

Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelma

Tielaitos

Hämeen tiepiiri

Hämeenlinna 1994

Esipuhe

Laki alueiden kehittämisestä tuli voimaan vuoden 1994 alussa. Vastuu alueellisesta kehittämisestä siirtyi valtiolta maakunnallisille liitoille. Tienpidon rooli maakunnan kehittämisstrategiaa tukevana välineenä tulee aiempaa selkeämmäksi. Yhteys maakunnan ominaispiirteet (elinkeinot, aluerakenne) huomioon ottavaan kehittämisohjelmaan kiinteytyy.

Tienpidon tuotantotoimintaa, kuten tiestön hoitoa ja ylläpitoa, ohjataan tielaitoksen kehittämään teknis-taloudellisen kriteeristön pohjalta. Tiestön teknisen laadun suhteen tavoitteena on yhtenevä käytäntö koko maassa.

Tiestön kehittämisessä sen sijaan on perustelut entistä selkeämmin kytkettävä maakunnallisiin kehittämistavoitteisiin. Näin varmistetaan parhaiten investointien järkevä kohdentuminen ja ajoitus osana laajempaa kehitystrategiaa.

Hämeen maakunnan "Tie 2004 -suunnitelma" pyrkii osaltaan kiinteyttämään tienpidon ohjelmoinnin ja maakunnallisten kehittämisohjelmien välistä suhdetta. Suunnitelman lähtökohdat on johdettu laajasta maakunnan kehittämistä käsittelevästä strategiamäärittelystä ja siihen perustuvasta aluekehittämisohjelmasta.

Suunnitelma on laatuaan ensimmäinen. Sitä laadittaessa on kuultu kaikkia maakunnan kuntia. Suunnitelman merkitys on Hämeen tiepiirin ja Hämeen liiton tuloksellisen yhteistoiminnan kannalta keskeinen. Sillä pyritään löytämään kehittämistoimille yhteinen suunta ja löytämään sellaisia tiehankkeita, jotka osaltaan toteuttavat maakunnan kehittämisstrategiaa ja vahvistavat sen asemaa kansallisessa ja kansainvälisessä kilpailussa.

Monipuolinen aluekuvaus on työn keskeinen perusta. Työssä on perinteisten tie- ja liikenneteknisten taustatietojen lisäksi hyödynnetty uusimpia alue-tietokantoja. VTT:n asunto-työpaikka -aineistosta on analysoitu alueittain työmatkojen määrää ja suuntautumista. Valt.lis. Kari Hietala on vastannut elinkeinopoliittisista analyyseista, joiden yhteydessä määritettiin osa-alueitten elinvoimaa mittaavat indikaattorit osana sosio-ekonomista aluekuvausta.

Työtä on ohjannut työryhmä, johon on Hämeen tiepiirin edustajana osallistunut ins. Pekka Petäjäniemi. Hämeen liittoa ovat edustaneet suunnittelupäällikkö Harry Tast ja seutukaavainsinööri Outi Ryyppö. Konsulttina suunnitelman laadinnassa on ollut LT-Konsultit Oy, jossa työstä ovat vastanneet diplomi-insinööri Björn Silfverberg ja diplomi-insinööri Timo Kärkinen.

Hämeenlinnassa, joulukuussa 1994

Tielaitos, Hämeen tiepiiri

Hämeen liitto

SISÄLTÖ

KUVALUETTELO, TAULUKKOLUETTELO, LIITTEET	3
YHTEENVETO	4
1 MAAKUNNAN RAKENNE	6
1.1 Sijainti	6
1.2 Väestö ja elinkeinot	8
1.3 Aluerakenne	13
2 TIEVERKKO JA LIIKENNE	14
2.1 Tieverkko	14
2.2 Liikenne	16
3 MAAKUNNAN KEHITTÄMISSTRATEGIA	20
4 TIENPIDON NYKYINEN RAHOITUS	24
5 TIENPIDON MAAKUNNALLINEN SUUNNITELMA	26
5.1 Tavoitteet	26
5.2 Suunnitelmaan sisältyvät hankkeet	27
5.3 Toimenpiteiden ajoitus	29
5.4 Toimenpiteiden kustannukset	30
6 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET	32
6.1 Vaikutukset liikenneolosuhteisiin ja liikenneturvallisuuteen	32
6.2 Kehittämisstrategian ja ympäristön laadun tukeminen	32

LIITTEET

- 1 Suunnitelmaan sisältyvät hankkeet, taulukko ja kartta
- 2 Kunnittaiset elinvoimaindeksit

KUVALUETTELO

KUVALUETTELO

Kuva 1	Hämeen maakunnan asema
Kuva 2	Hämeen maakunnan kuntarajat, keskukset ja päätiestö
Kuva 3	Aikaetäisyys pääteitse Hämeenlinnasta
Kuva 4	Väestö ja työpaikat kunnittain vuonna 1992
Kuva 5	Asuminen-työpaikka -suuntautuneisuus kunnittain
Kuva 6	Työpaikka-asuminen -suuntautuneisuus kunnittain
Kuva 7	Suomen ehdotus EU:lle rakenne- ja aluepolitiikan tukialue- jaosta
Kuva 8	Työpaikkaomavaraisuus kunnittain vuonna 1992
Kuva 9	Työpaikkojen jakauma toimialoittain vuonna 1991
Kuva 10	Akselirakenne
Kuva 11	Hämeen maakunnan tieverkko, toiminnallinen luokitus
Kuva 12	Tieverkon nopeusrajoitukset
Kuva 13	Liikennemäärät Hämeen maakunnan tieverkolla 1993 (ajon./vrk)
Kuva 14	Liikennesuoritteet ja tiestön pituus tieluokittain
Kuva 15	Liikenteen palvelutaso-ongelmat nykyverkolla vuosina 1994 ja 2010
Kuva 16	Henkilövahinko-onnettomuusasteet Hämeen maakunnan pääteillä (henkilövahinko-onnettomuutta/100 milj.ajon.km)
Kuva 17	Hämeen maakunnan aluekehittämishjelmat
Kuva 18	Hämeen maakunnan strateginen analyysi
Kuva 19	Hämeen maakunnan perustienpidon rahoitus vuonna 1994
Kuva 20	Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelman hankkeet
Kuva 21	Toimenpiteiden kustannusten jakautuminen aluekehitys- tavoitteiden toteuttamisen mukaisesti (perustienpito)
Kuva 22	Kustannusten jakautuminen toteuttamisryhmittäin, perustien- pito

TAULUKKOLUETTELO

Taulukko 1	Eräitä alueen kaupunkikuntia kuvaavia tunnuslukuja teolli- suustilaston (1992, 1991 ja 1987) sekä "Aloittaneet ja lopetta- neet yritykset" tilaston (1992) mukaan. Hämeenlinna, Forssa ja Riihimäki, kun koko maan kaupungit = 100
Taulukko 2	Teiden jakautuminen toiminnallisen luokan mukaan
Taulukko 3	Liikennesuoritteiden jakautuminen eri tieluokille
Taulukko 4	Liikenteen kasvu Hämeen tiepiirissä 1992-2004
Taulukko 5	Hämeen maakunnan ja koko Hämeen tiepiirin perustienpidon kustannukset (toiminta- ja taloussuunnitelma 1994 - 1997)
Taulukko 6	Suunnitelman kustannukset toteuttamisryhmittäin

LIITTEET

Liite 1	Suunnitelmaan sisältyvät hankkeet, taulukko ja kartta
Liite 2	Kunnittaiset elinvoimaindeksit

Yhteenveto

Tehtävä

Vuoden 1994 alussa tuli voimaan laki alueiden kehittämisestä. Tämän lain mukaan maakuntien liitot vastaavat alueidensa kehittämisen suunnittelusta ja koordinoinnista. Tämä tienpitosuunnitelma alkavalle kymmenvuotiskaudelle on tielaitoksen Hämeen piirin ja Hämeen maakunnan yhteinen näkemys maakunnan kehittämisstrategiaa tukevasta tienpidon sisällöstä.

Suunnitelman keskeisen lähtökohdan ovat muodostaneet seuraavat suunnitelmat ja ohjelmat:

- Hämeen maakunnan kehittämisstrategia ja siihen perustava aluekehittämisohjelma 1995 - 1999
- Maakuntasuunnitelma 1992, ajantasaistus 1993
- Forssan seudun rakennemuutosalueen kehittämisohjelma
- Kolmoskeskuksen kehittämisohjelma
- Ydin-Hämeen maaseutuohjelma
- Agropolis - MTT osaamiskeskusohjelma
- Hämeen Tie 2002 -suunnitelma
- Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 1994 - 1997.

Tehtävänä korostui tienpitotoimenpiteiden koordinointi edellä mainittujen suunnitelmien ja ohjelmien sisältö huomioon ottaen. Maakunnan kuntien kuuleminen muodosti siten olennaisen osan suunnitelman laatimisessa.

Suunnitelma

Perustienpidon rahoitus suunnitelmakaudella on suuruusluokaltaan noin 100 milj. mk/v. Tästä noin 60 milj.mk/v kohdistuu tiestön hoitoon ja ylläpitoon sekä 40 milj.mk/v liikenneympäristön parantamiseen.

Suunnitelmaan sisältyy yhteensä 85 perustienpidon hanketta. Kehittämis-hankekokonaisuuksia on tämän lisäksi kolme. Suunnitelmaan sisältyy myös ehdotuksia selvityksiksi ja erillisiksi yhteistyöhankkeiksi.

Hankkeet on ryhmitelty kolmeen toteuttamisryhmään:

- 1 Välitön toteuttamistarve
- 2 Toteutetaan 10 vuoden kuluessa
- 3 Toteutetaan suunnittelukaudella, mikäli sidossuhteet sitä edellyttävät.

Ensimmäiseen toteuttamisryhmään sijoittuvien hankkeiden eräs lisäedellytys on se, että niistä on valmiina suunnitelmat toteuttamista varten.

Suunnitelman mukainen perustienpidon rahoitus vastaa ensimmäinen ja toinen toteuttamisryhmä yhteenlaskien ennalta määriteltä rahoitustasoa.

Hankkeet on ryhmitelty myös aluekehitystavoitteiden perusteella. Kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön kehittäminen sekä toisaalta maaseudun asutus- ja palvelurakenteen kehittäminen ovat merkittävimmät perustelut maakunnan kehittämisen kannalta.

Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelman perustienpidon hankkeiden kustannukset ovat yhteensä 633 milj.mk, jotka jakautuvat aluekehitystavoitteittain ja toteuttamisryhmittäin seuraavasti:

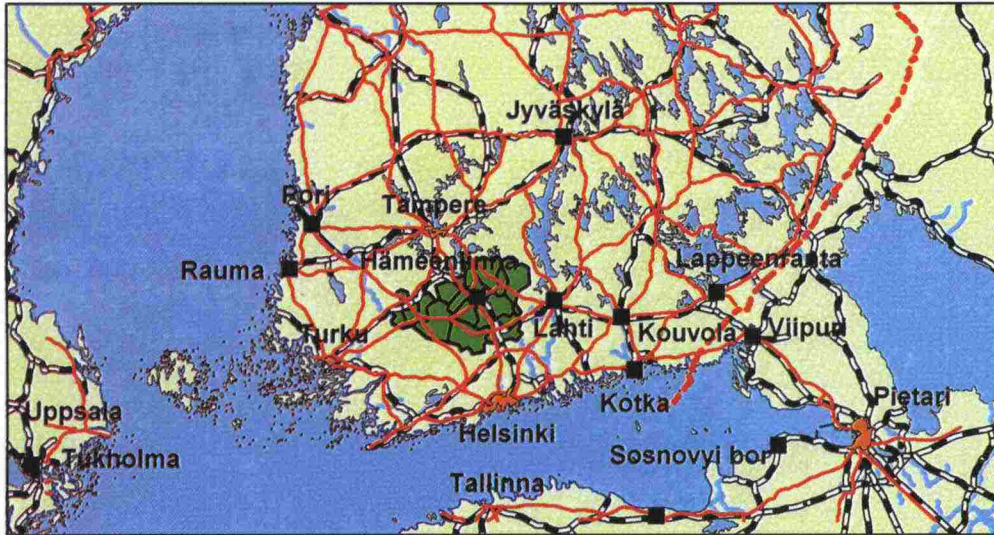
Aluekehitystavoite	Kustannukset (milj.mk)			
	Ryhmä 1	Ryhmä 2	Ryhmä 3	Yhteensä
Elinkeinojen toiminta-edellytysten parantaminen	17	0	3	20
Maakunnan aseman vahvistaminen kansainvälisessä kilpailussa	7	0	55	62
Kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön kehittäminen	90	174	79	343
Maaseudun asutus- ja palvelurakenteen kehittäminen	66	99	43	208
Yhteensä	180	273	180	633

Perustienpidon hankkeiden lisäksi suunnitelmaan sisältyy myös päätieverkon kehittämishankkeita. Ne esitetään rahoitettaviksi erityisin kehittämisvaroin, joiden käytöstä päättää eduskunta. Tällaisia hankkeita ovat Hämeenlinna - Tampere moottoritien rakentaminen, valtatie 2 liikennöitävyyden parantaminen sekä Ylinen Pietari -kuljetuskäytävän kehittäminen (valtatiet 10 ja 12 sekä kantatie 54). Hämeen maakunnan alueelle kohdentuvien kehittämishankkeiden tai niiden osien kustannukset ovat suuruusluokaltaan noin 960 milj.mk.

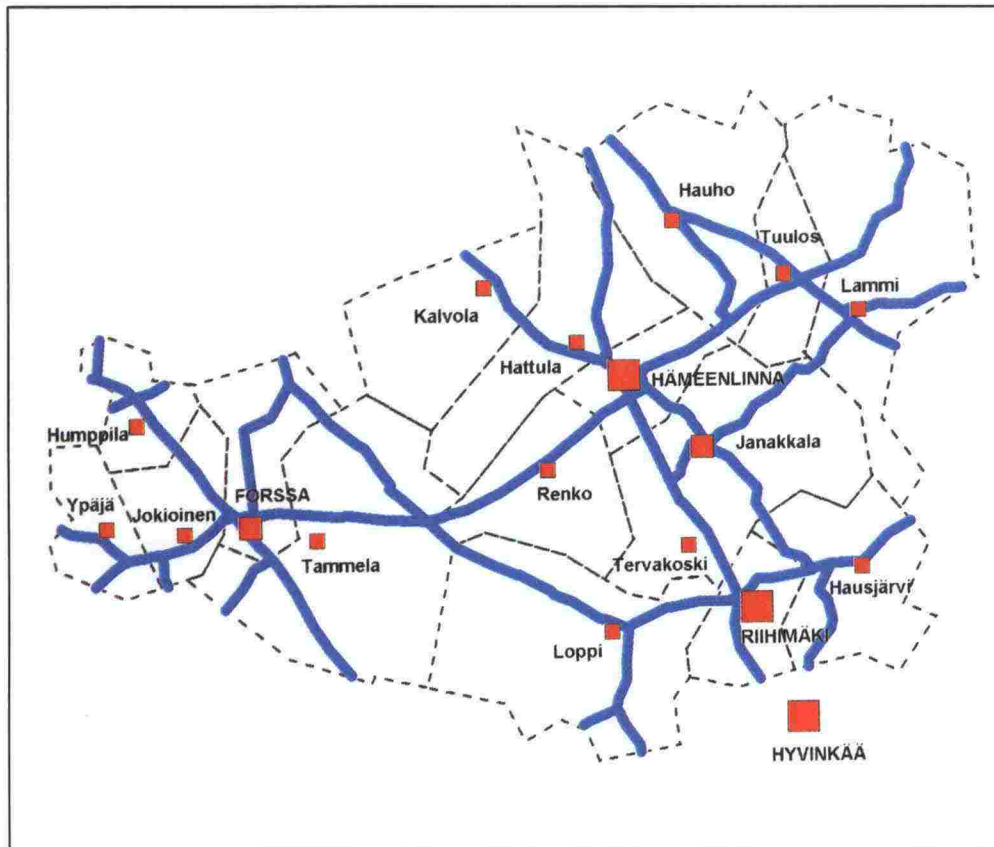
1 Maakunnan rakenne

1.1 Sijainti

Maakunta muodostuu 16 kunnasta muodostaen noin 5700 km²:n alueen Helsinki, Tampere, Turku -kaupunkikeskusten vaikutuspiirin sisälle.

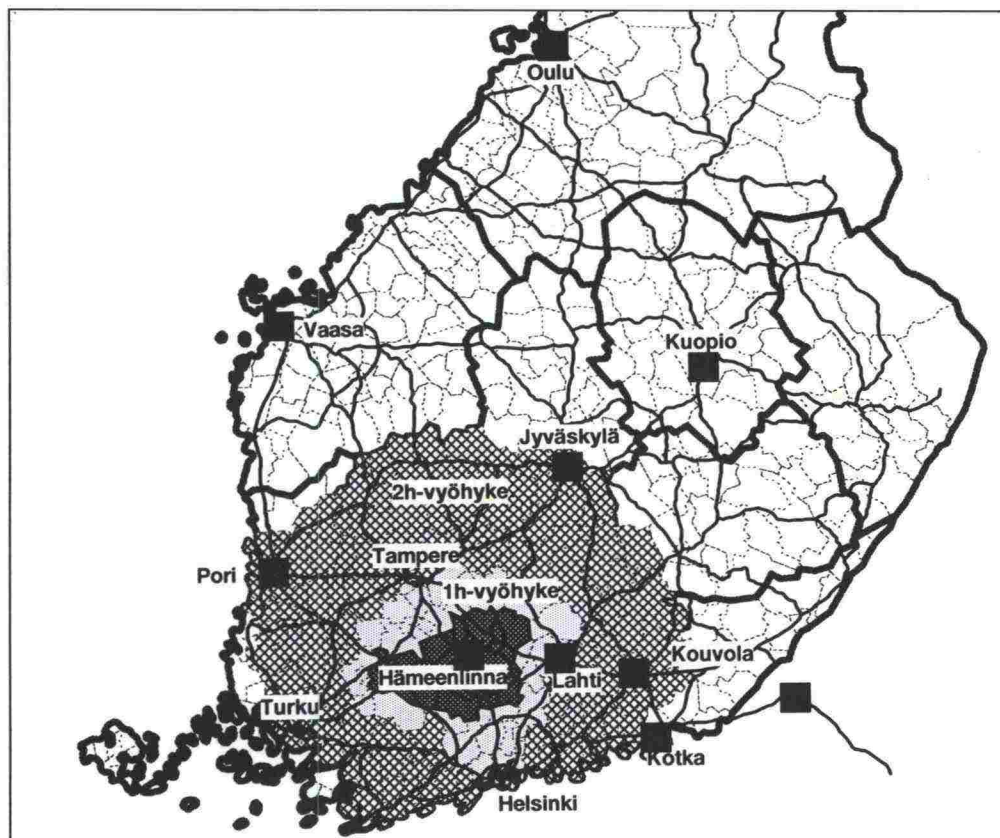


Kuva 1 Hämeen maakunnan asema



Kuva 2 Hämeen maakunnan kuntarajat, keskukset ja päätiestö

Etäisyys maanteitse maakunnan pääkeskuksesta Hämeenlinnasta Helsinkiin on 98 km, Turkuun 139 km ja Tampereelle 78 km. Maakuntaa palvelee päärataverkko kattavasti sekä pohjois-etelä- että itä-länsisuunnassa. Noin kahden tunnin matkaetäisyydellä Hämeenlinnasta tavoittaa lähes 60 % Suomen työpaikoista ja runsaat 60 % teollisuuden työpaikoista.

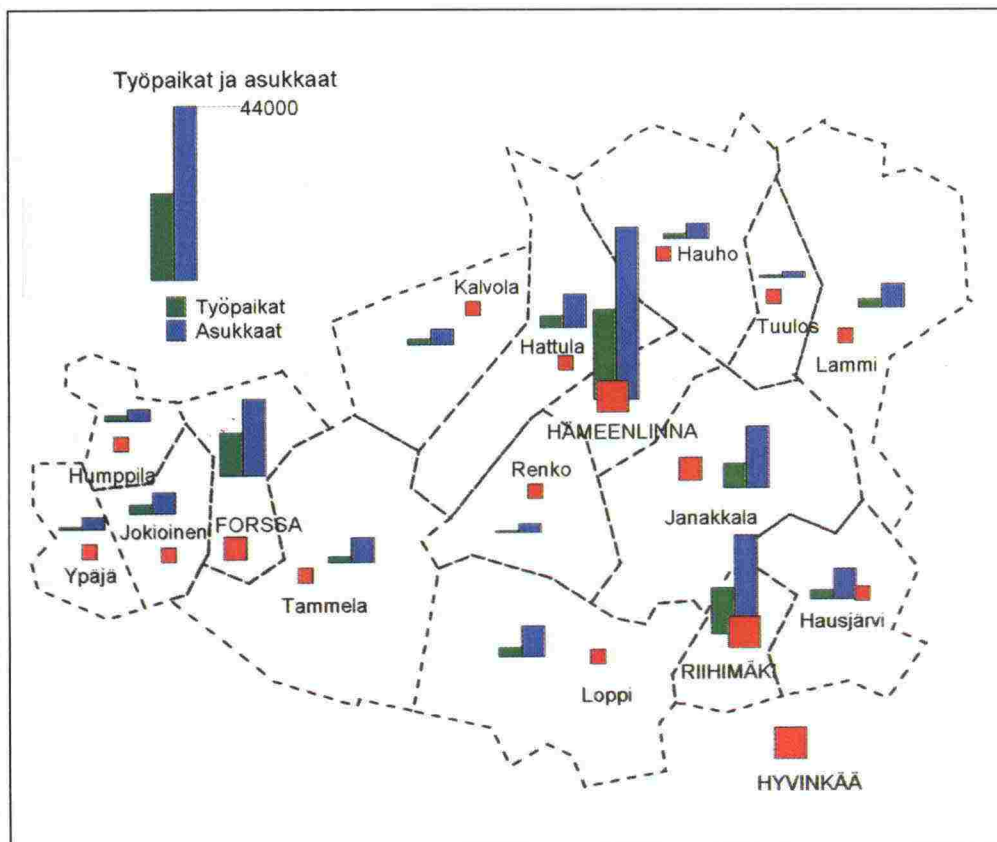


Kuva 3 Aikaetäisyys pääteitse Hämeenlinnasta

Maakunnan kansainvälinen saavutettavuus on hyvä. Etäisyydet kansainvälisille lentokentille Helsinki-Vantaa, Tampere-Pirkkala sekä Turku ovat maanteitse 1 - 2 tuntia.

1.2 Väestö ja elinkeinot

Maakunnan 16 kunnassa asuu tällä hetkellä noin 162 000 henkeä, joista kaupungeissa yhteensä noin 90 000 (55 %). Väestön lisäys on viime vuosi-
na laantunut 80-luvun huippuvuosista, jolloin kasvua oli enimmillään 1400
asukasta vuodessa. Vuonna 1993 väestölisäys oli runsaat 400 henkeä.
Työpaikkoja maakunnassa on 71 000.

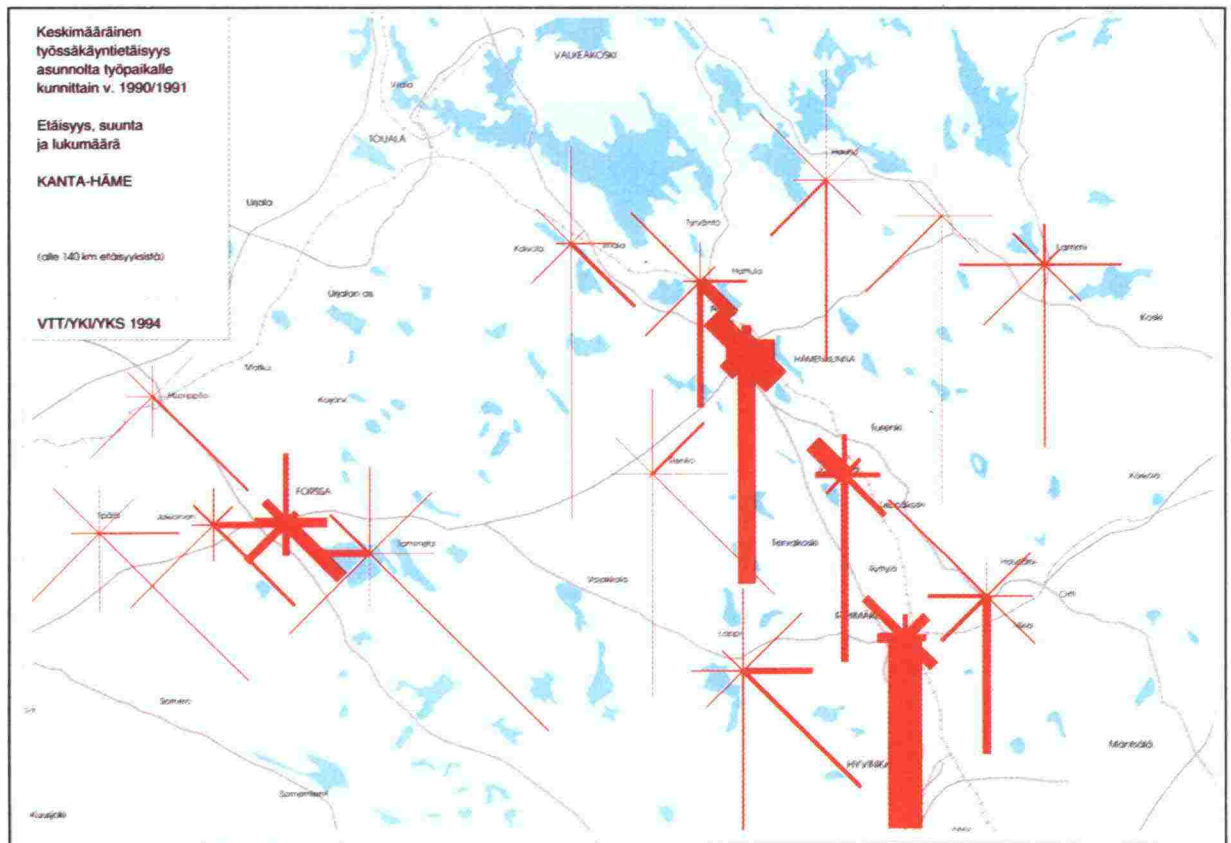


Kuva 4 Väestö ja työpaikat kunnittain vuonna 1992

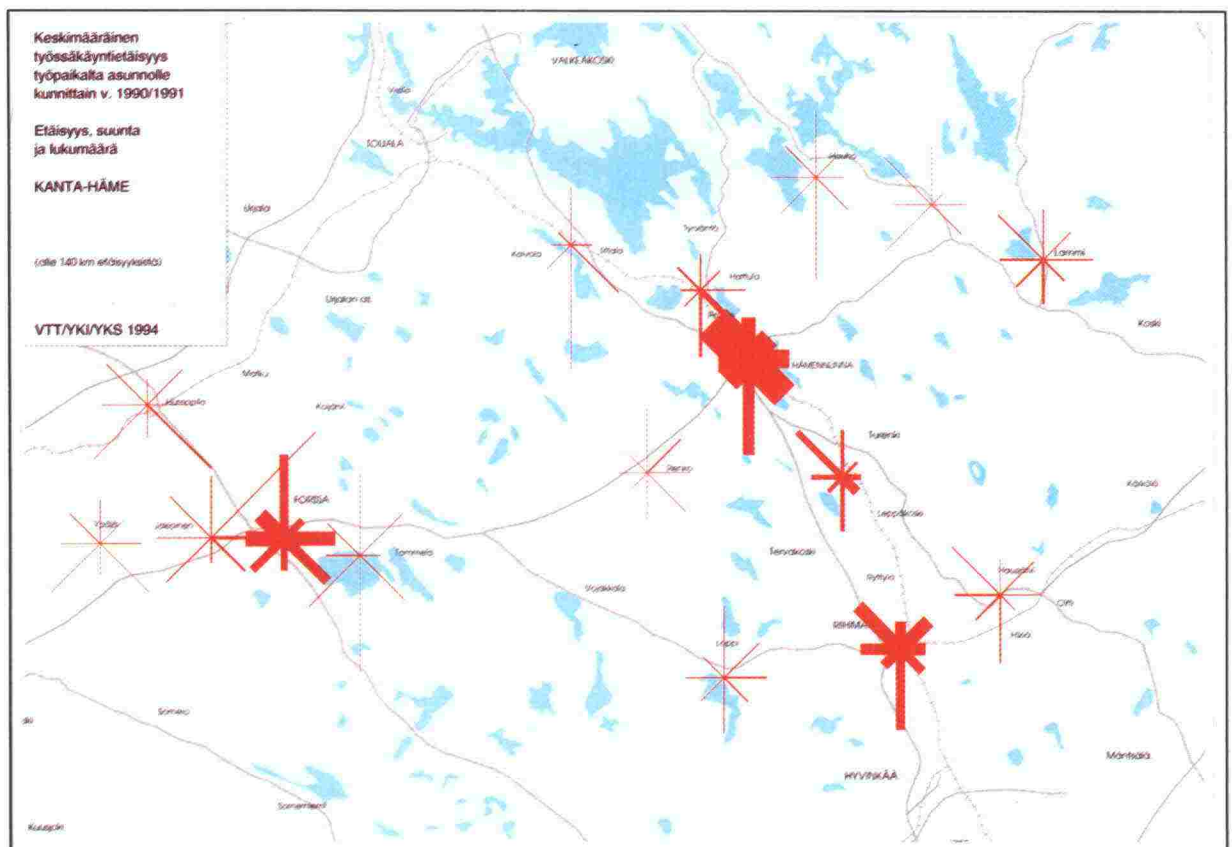
Väestön suuntautuminen asunto-työpaikka -suhteessa ilmenee kuvista 5 ja 6. Kolmoskeskusnauha muodostaa oman työmarkkina-alueensa, jota täydentää etelässä pääkaupunkiseutu. Tampereen talousalueen merkitys työpaikka-alueena maakunnan asukkaille on vähäinen. Forssan seutu muodostaa toisen itsenäisen työmarkkina-alueen, jota myös täydentää pääkaupunkiseutu, joskin selvästi Kolmoskeskusta vähemmässä määrin. Forssan seudun ja Kolmoskeskuksen välinen työmarkkinaintegraatio on vähäistä.

Kuvien 5 ja 6 tausta-aineistona on VTT:n tilastokeskuksen työssäkäyntitilastosta muokkaama kuntakohtainen työpaikkamatriisi. Perusaineiston aggregointiyksikkö on pienimmillään 250 x 250 m. Kuvassa 5 etäisyys on mitattu asunnolta työpaikalle ja kuvassa 6 työpaikalta asunnolle.

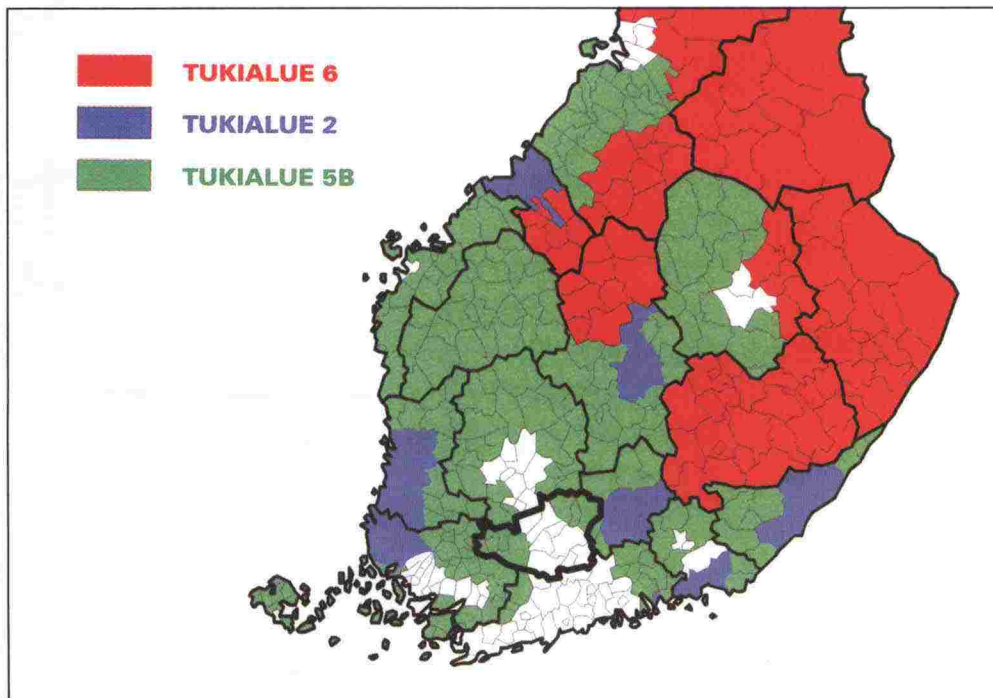
Kuvissa 5 ja 6 on työmatkan keskipituus suhteessa kartan mittakaavaan 0,5-kertainen kuvan tulkittavuuden parantamiseksi.



Kuva 5 Asuminen - työpaikka -suuntautuneisuus kunnittain



Kuva 6 Työpaikka - asuminen -suuntautuneisuus kunnittain



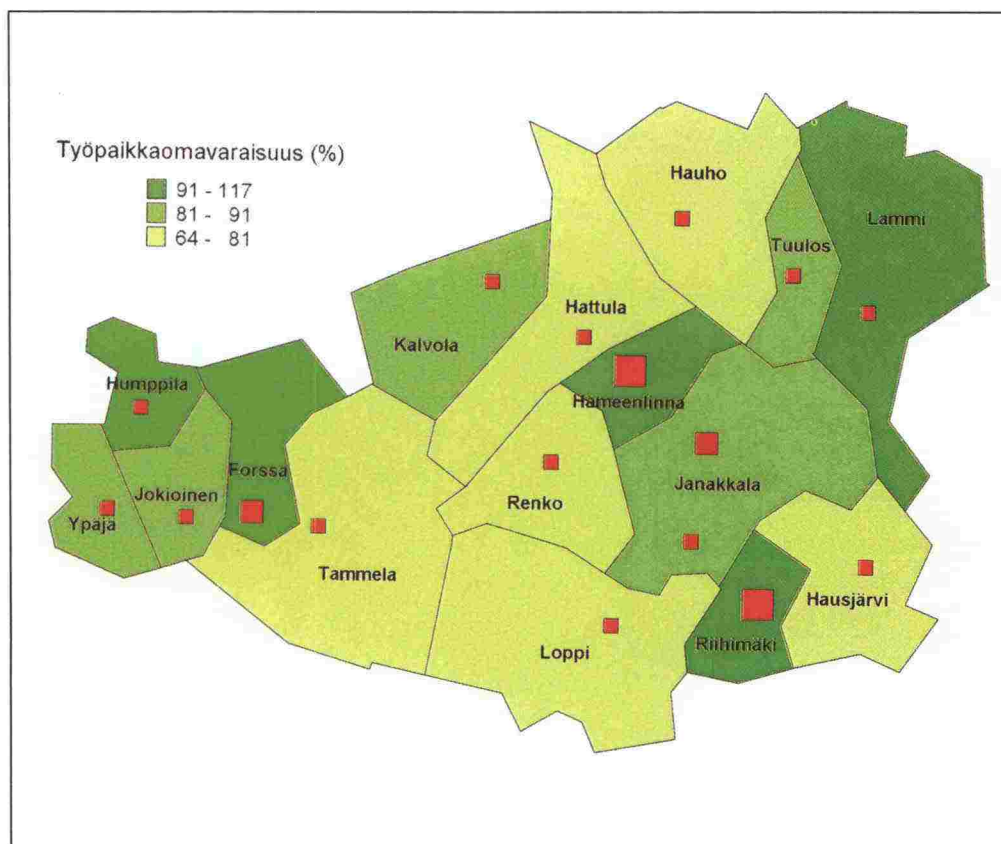
Kuva 7 Suomen ehdotus EU:lle rakenne- ja aluepolitiikan tukialuejaosta

Valtioneuvosto on tehnyt EU:lle ehdotuksen rakenne- ja aluepolitiikan tukialuejaosta, kuva 7. Hämeen maakunnassa 5b- eli maaseudun kehittämistukialueita ovat Ydin-Hämeen kunnat Hauho, Tuulos ja Lammi sekä Forssan seutu eli Forssa, Tammela, Jokioinen, Humppila ja Ypäjä. Kolmoskeskuksen kunnat eli Hämeenlinna, Hattula, Kalvola, Renko, Janakkala, Riihimäki, Hausjärvi ja Loppi eivät kuulu tukialueisiin.

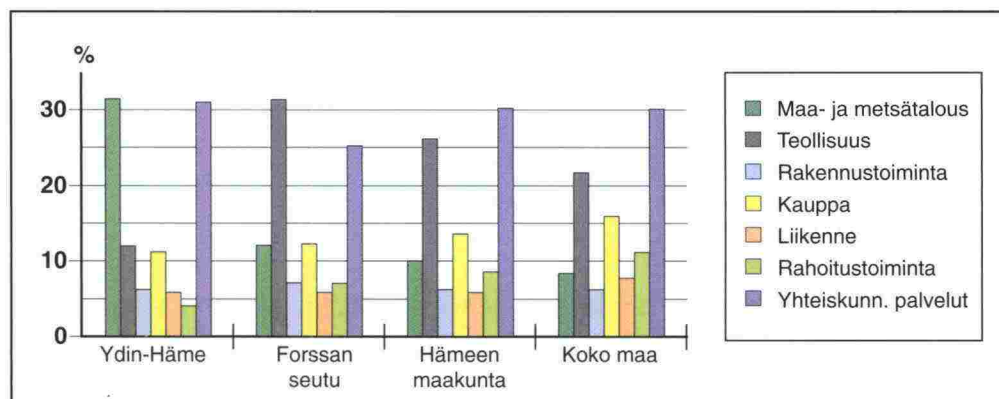
Elinkeinorakenne suhteessa koko maahan osoittaa, että maakunta on selvästi keskimääräistä teollistuneempi, kuva 9. Teollisuuden suuntautuneisuus kotimarkkinoille on yleisen talouslaman myötä johtanut työttömyyden nopeaan kasvuun. Vuodenvaihteessa 1993/94 arvioitiin työttömien ja lomautettujen määräksi noin 21 % työvoimasta. Maakunnan asema, hyvä saavutettavuus, laajan työmarkkina-alueen sisällä on vahvuustekijä, joka osaltaan voi vaikuttaa työllisyystilannetta parantavasti.

Maakunnan kaupunkikuntia kuvaavia tunnuslukuja on kerätty taulukkoon 1. Teollisuus on työvaltaista kotimarkkinateollisuutta, jossa viennin osuus on pieni. Alueen suurimpia työllistäjiä ovat alueen kaupunkien lisäksi Kanta-Hämeen sairaanhoitopiiri, puolustusvoimat, Rautaruukki Oy ja Huhtamäki Oy.

Investointiaste on alhainen sekä teollisuudessa että julkisella sektorilla. Alhaiseen investointiasteeseen vaikuttavat, aluepoliittisten etuuksien puuttumisen ohella, alhainen pääomavaltaisuus sekä mittautapa. Yrittäjyyden tunnuslukujen (6 - 8) mukaan yrittäjyys on jonkin verran vähäisempää kuin koko maassa. Tuottavuus ja sen mukana teollisuuden kunto ja kilpailukyky on ainakin tarkasteluvuonna ollut suhteellisen hyvä alhaisesta pääomavaltaisuudesta huolimatta.



Kuva 8 Työpaikkaomavaraisuus kunnittain vuonna 1992



Kuva 9 Työpaikkojen jakauma toimialoittain vuonna 1991

Forssalle, nykyiselle valtakunnalliselle rakennemuutospaikkakunnalle, on tunnusomaista teollisen yrittäjyyden romahtaminen, vaikka yrittäjyys muutoin onkin hyvällä tasolla. Toiseksi vientiaste, vaikka se onkin kasvusuunnassa, on alle puolet Hämeenlinnan ja Riihimäen vientiasteista. Riihimäki on pystynyt kasvattamaan vientiastetta enemmän kuin Forssa ja on vuonna 1991 jopa ohittanut Hämeenlinnan vientiasteen osalta.

Taulukko 1 Eräitä alueen kaupunkikuntia kuvaavia tunnuslukuja teollisuustilaston (1992, 1991 ja 1987) sekä "Aloittaneet ja lopettaneet yritykset" tilaston (1992) mukaan. Hämeenlinna, Forssa ja Riihimäki, kun koko maan kaupungit = 100

V. 1992	Yht.	Häm	For	Riihim
1. Tuottavuus (jalostusarvo/hlökunta)		103	92	103
3. Pääomavaltaisuus (kulutettu sähkö/hlökunta)		48	24	31
6. Vientiaste (toimituksista vientiin/tuot. br.arvo)		78	33	64
V. 1991 (teollisuus) / 1992 (aloittaneet ja lopettaneet yritykset)				
1. Tuottavuus (jalostusarvo/hlökunta)	108	101	117	98
2. Jalostusaste (jalostusarvo/tuot. bruttoarvo)	91	76	108	108
3. Pääomavaltaisuus (kulut. sähkö/hlökunta)	39	48	28	29
4. Invest.aste (a) (käyttöom. hank./jal.arvo)	93	94	106	96
5. Invest.aste (b) (käyttöom. hank./tuot. br.arvo)	85	72	116	75
6. Vientiaste (toimituksista vientiin/tuot. br.arvo)	64	73	31	88
7. Teollisuusyrittäjiä (omist. teoll./väkiluku)	101	124	14	128
8. Toimivia yrityksiä/väkiluku	93	85	117	89
9. Aloittaneita yrityksiä/väkiluku	91	86	103	90
V. 1987				
1. Tuottavuus		137	110	87
3. Pääomavaltaisuus		54	29	42
6. Vientiaste		65	20	43
7. Teollisuusyrittäjiä		126	83	186
Työpaikkoja teoll. v. 1991 (teoll.til.), kun 1987 = 100		90	80	83
- sama, kun koko maan kaupungit = 100		104	93	96

Päinvastoin kuin Hämeenlinnassa, näyttää tuottavuus vuodesta 1987 vuoteen 1991 kasvaneen Forssassa ja Riihimäellä koko maahan nähden ja hävinneet työpaikat ovat olleet alhaisen tuottavuuden työpaikkoja. Pääomavaltaisuus on Forssassa säilynyt vakiotasolla koko maahan nähden. Hämeenlinnassa pääomavaltaisuus on laskenut 11 % ja Riihimäellä peräti 31 %. Se, että koko alue on erikoistumassa työvaltaiseen tuotantoon, pätee erityisesti Riihimäen osalta.

Viimeisin kehityssuunta näkyy vuoden 1992 tunnusluvuista. Forssassa tuottavuus ja pääomavaltaisuus ovat laskusuunnassa suhteessa koko maan kaupunkeihin, mikä merkitsee vastaavaa suuntausta kilpailukyvyssä. Riihimäen lupaava viennin kasvu on pysähtynyt ja kääntynyt laskuksi. Nyt vienti on kasvamassa Hämeenlinnassa. Tuottavuus on hienoisessa kasvusuunnassa Hämeenlinnassa ja Riihimäellä.

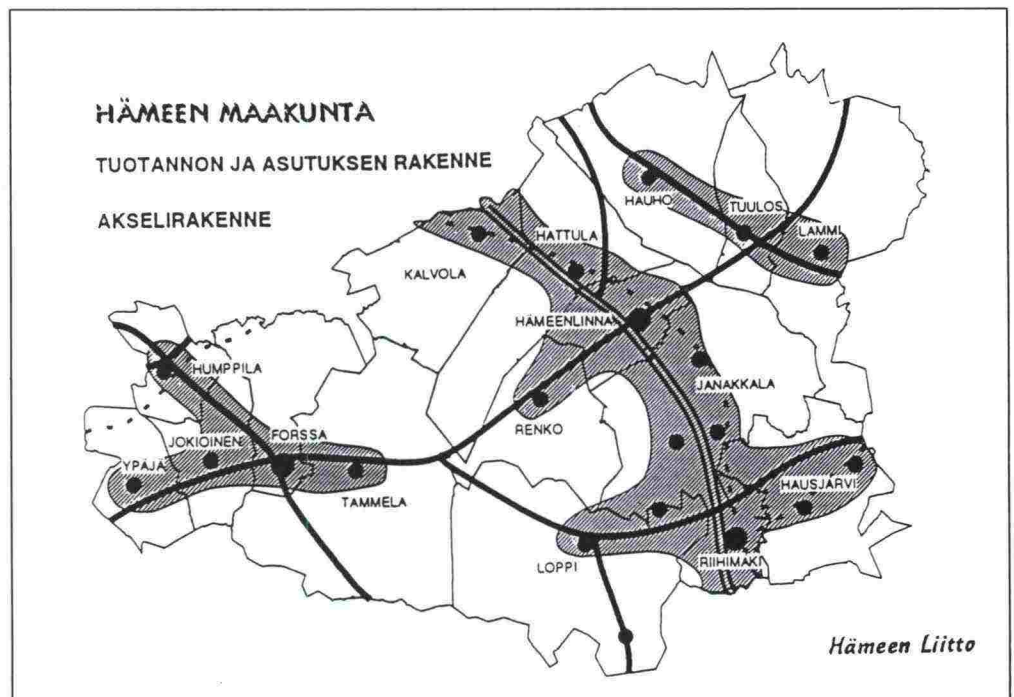
Maakunnan kunnille laskettiin "elinvoimaindeksit", jotka kuvaavat paikkakunnan sosio-ekonomista tilannetta suhteessa koko maahan. Indeksien laskennassa saavutettavuudella on merkittävä painoarvo. Indeksien mukaan Hämeen maakunnan elinvoima on selvästi koko maan arvoa voimakkaampi. Maakunnan sisällä vaihtelu on kuitenkin suurta ja suosii erityisesti Kolmoskeskuksen nauhavyökyettä.

Indikaattorijärjestelmä on kehitetty LT-Konsultit Oy:n ja Kari Hietala Oy:n yhteistyönä. Teoreettisen taustan on kehittänyt Hietala Kuntaliitolle ja työvoimaministeriölle tehdyssä rakennemuutoksia käsittelevässä tutkimuksessa "Rakennemuutosta ennakoivat indikaattorit", Suomen kuntaliitto 1994. Indeksien laskennassa käytetty saavutettavuus mittaa lähinnä kunnan sijaintia päivittäisen vuorovaikutuksen tasolla (yhdistetty työpaikka- ja asukastavoitettavuus). Elinvoimaindeksijärjestelmä on tarkemmin selitetty liitteessä 2.

1.3 Aluerakenne

Maakunta jakautuu kolmeen osa-alueeseen (vyöhykkeeseen):

- Helsinki-Hämeenlinna-Tampere (HHT) -vyöhykkeen osa eli ns. Kolmoskeskus helminauha. Tämän osa-alueen rungon muodostavat valtatie 3, päärata ja helminauhamainen taajamaketju. HHT-keskus-akseli on valtakunnan kaupungeistunein ja kansainvälistynein alue, jonka vaikutus heijastuu positiivisesti koko maankuntaan.
- Maakunnallisesti tärkeä aluerakenteen osa on Forssan kaupunkiseutu ja siellä Lounais-Hämeen taajamanauha Jokioinen-Forssa-Tammela. Alue sijaitsee valtakunnallisia kaupunkiseutuja yhdistävien väylien Turku-Hämeenlinna ja Helsinki-Pori leikkauspisteessä.
- Ydin-Häme ja Hämeen järviylänkö muodostavat tärkeän maaseutu-vyöhykkeen, joka on maaseutuelinkeinojen, asumisen, luonnonympäristön ja vapaa-ajan toimintojen aluetta.



Kuva 10

Akselirakenne

2 Tieverkko ja liikenne

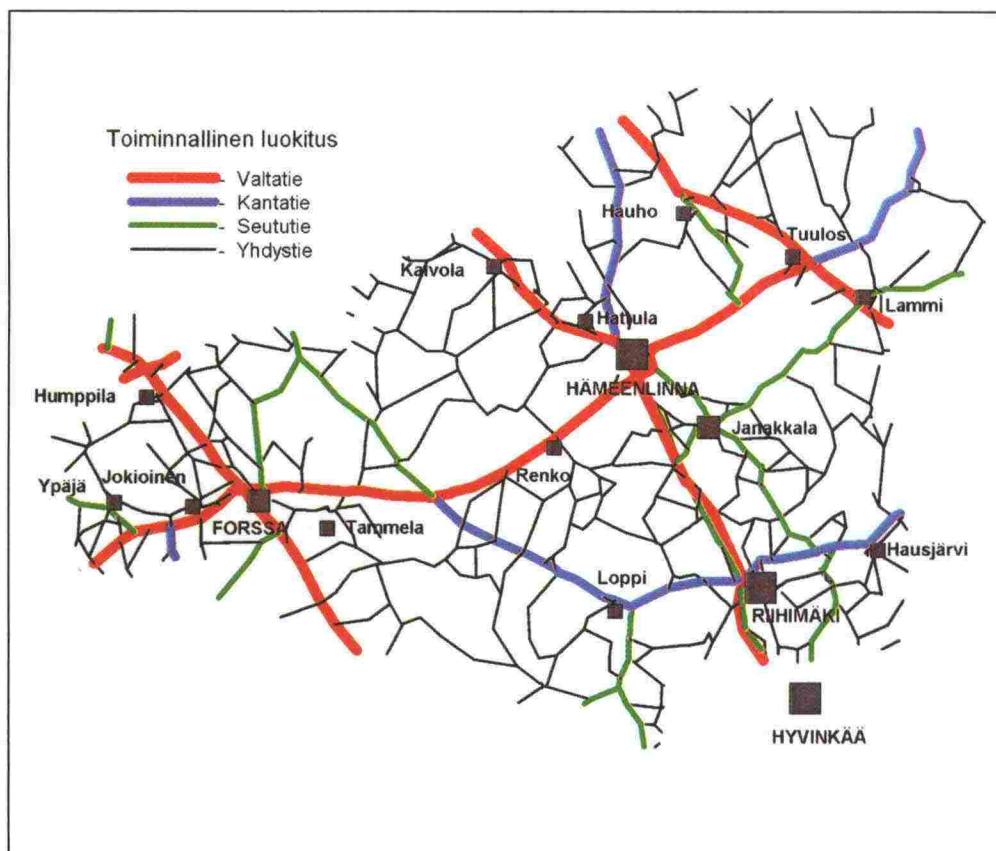
2.1 Tieverkko

Hämeen maakunnan yleisten teiden pituus 1.1.1994 oli 2220 km, mikä on 28 % koko tiepiirin ja noin 3 % koko maan tieverkosta. Teiden jakautuminen toiminnallisen luokan mukaan on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2 Teiden jakautuminen toiminnallisen luokan mukaan

Tieluokka	Tiepituus	Osuus (%)
Valtatiet	275 km	12,4
Kantatiet	124 km	5,6
Seututiet	256 km	11,5
Yhdystiet	1565 km	70,5
Yhteensä	2220 km	100,0

Hämeen maakunnan alueen päätiestön muodostavat valtatiet 2, 3, 9, 10 ja 12 sekä kantatiet 52, 53, 54 ja 57. Hämeen maakunnan tieverkko on esitetty kuvassa 11.



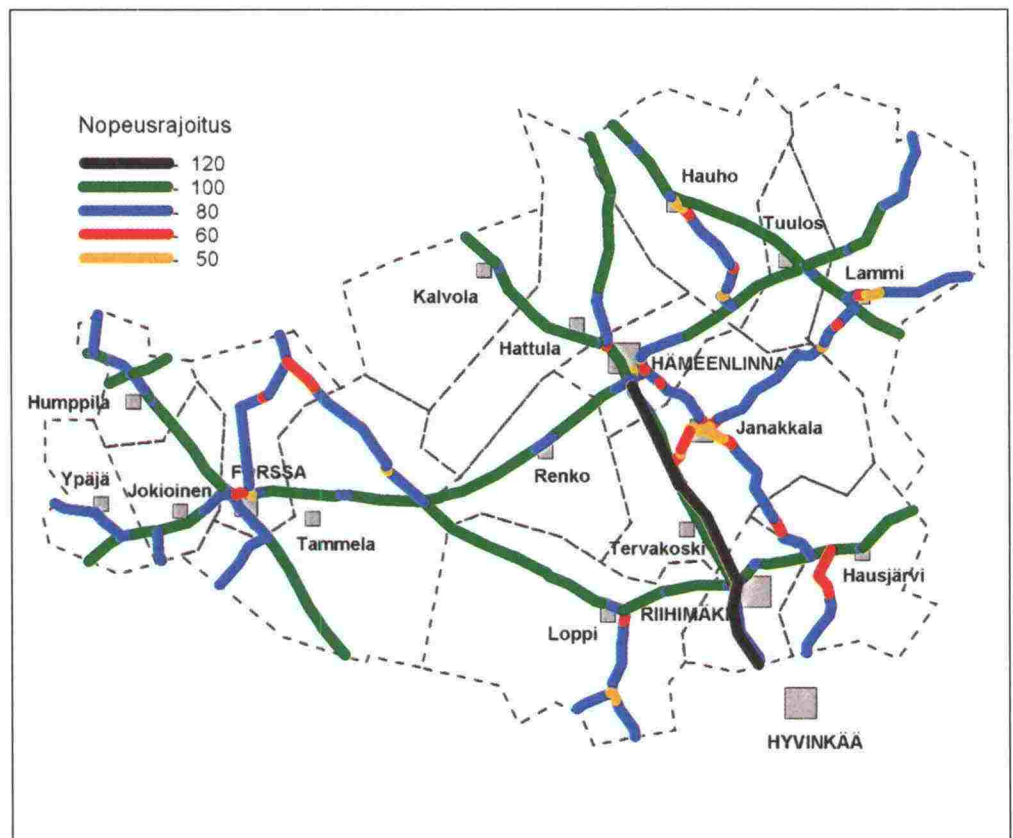
Kuva 11

Hämeen maakunnan tieverkko, toiminnallinen luokitus

Moottoritietä Hämeen maakunnan alueella on tiepiirin rajalta Riihimäeltä Hämeenlinnaan, yhteensä noin 46 km. Kevytliikenteen väyliä alueen yleisten teiden yhteydessä on 95 km.

Päällystettyjä yleisistä teistä on 62 % eli 1373 km. Koko tiepiirissä päällystettyjen teiden osuus on 63 %. Kestopäällystettyjä teistä on 33 %, kun vastaava luku koko tiepiirissä on 29 %. Sorateiden määrä Hämeen maakunnassa on 598 km.

Päätieverkko yhdistää tehokkaasti maakunnan keskukset toisiinsa. Valtaosalla yhteyksistä nopeusrajoitus on 100 tai 120 km/h. Tieverkon nopeusrajoitukset on esitetty kuvassa 12.



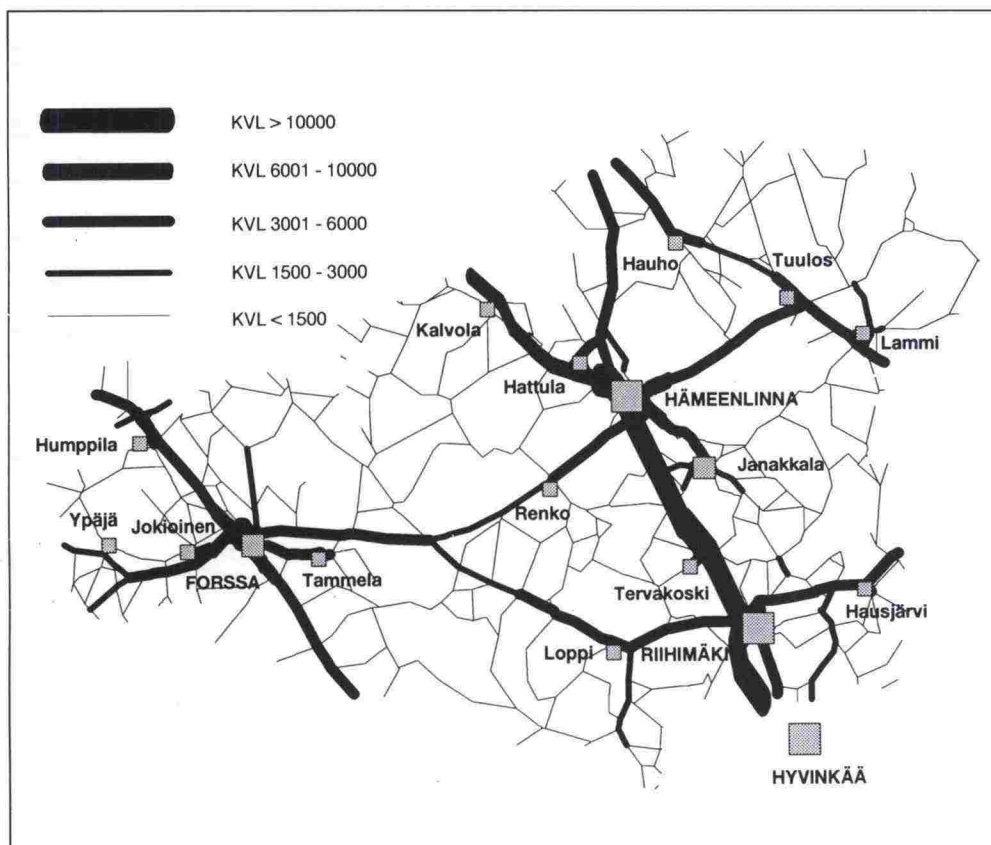
Kuva 12 Tieverkon nopeusrajoitukset

Hämeen maakunnan tieverkolla ei ole merkittäviä kelirikko-ongelmia. Tilanne on siten parempi kuin keskimäärin Hämeen tiepiirissä, jossa kelirikosta aiheutuvia painorajoituksia on viime vuosina ollut yli 10 prosentilla koko tieverkosta.

2.2 Liikenne

Hämeen maakunnan yleisten teiden liikennesuorite vuonna 1993 oli 1181 milj.ajoneuvokilometriä, joka vastaa 30 % Hämeen tiepiirin ja 4,4 % koko maan liikennesuoritteesta. Liikennesuoritteesta 67 % muodostuu pääteillä, joiden osuus tieverkon pituudesta on vain 18 %.

Suurimmat liikennemäärät Hämeen maakunnan alueella on valtatiellä 3. Muita vilkkaasti liikennöityjä teitä ovat kantatie 57 sekä valtatie 10 Forssan ja Hämeenlinnan kohdilla. Liikennemäärät Hämeen maakunnan tieverkolla on esitetty kuvassa 13.



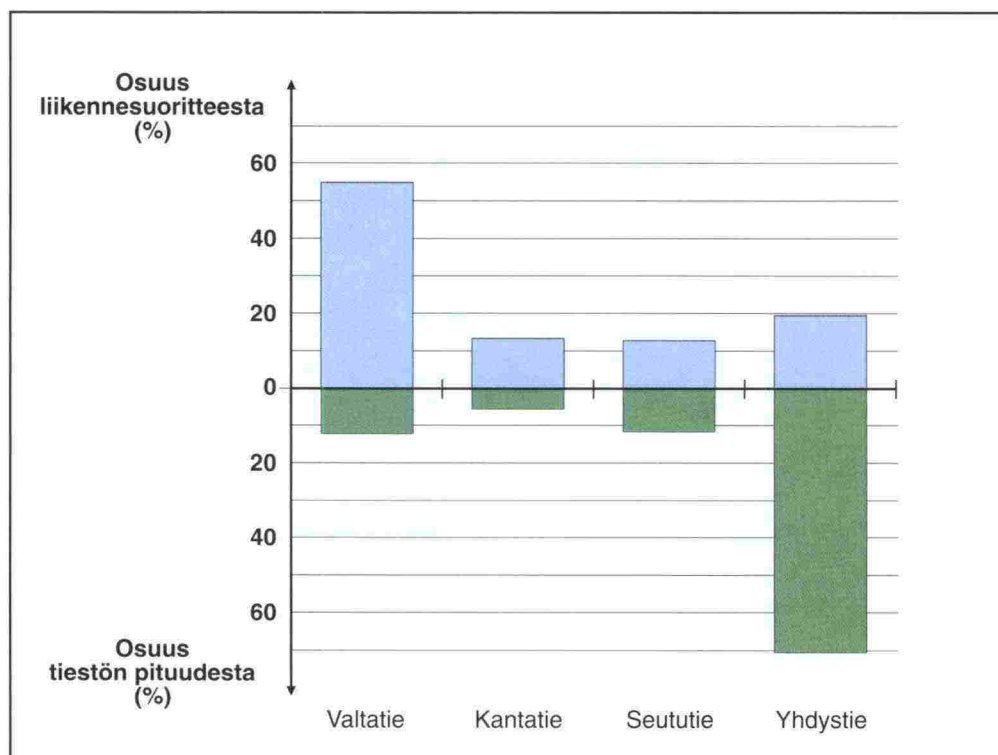
Kuva 13 Liikennemäärät Hämeen maakunnan tieverkolla 1993 (ajon./vrk)

Liikennesuoritteen jakautuminen eri toiminnallisille tieluokille on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3 Liikennesuoritteen jakautuminen eri tieluokille

Tieluokka	Osuus liikennesuoritteesta
Valtatiet	54 %
Kantatiet	13 %
Seututiet	13 %
Yhdystiet	20 %

Valta- ja kantateiden liikennesuoritteiden osuus on Hämeen maakunnassa 67 %, joka on suurempi kuin vastaava luku koko maassa, 57 %, ja Hämeen tiepiirissä, 63 %. Yhdysteiden merkitys on erityisesti aluerakenteen kannalta merkittävä.



Kuva 14 Liikennesuoritteet ja tiestön pituus tieluokittain

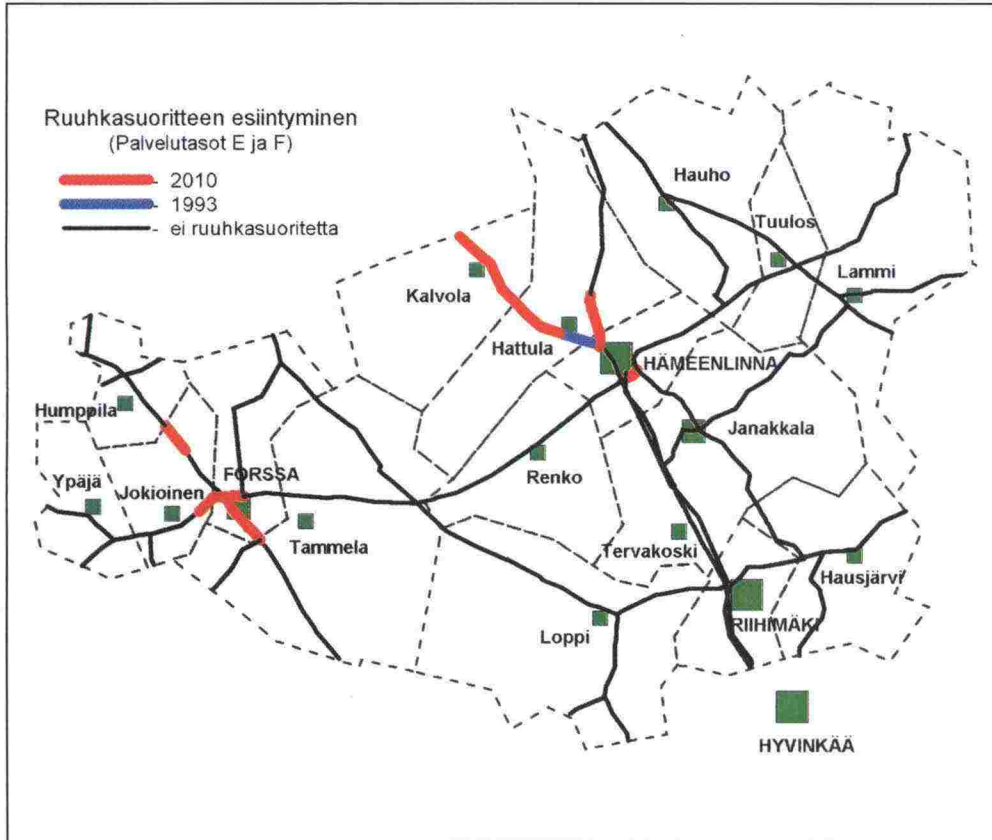
Tielaitos laati vuonna 1989 koko maan kattavan ennusteen "Liikenne- ja autokantaennuste 1989 - 2010", jota tarkistettiin vuonna 1993. Ennusteen mukainen liikenteen kasvu Hämeen tiepiirin teillä 1992 - 2004 on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4 Liikenteen kasvu Hämeen tiepiirissä 1992-2004

Tieluokka	Liikenteen kasvu 1992 - 2004
Valtatiet	32 %
Kantatiet	31 %
Seututiet	24 %
Kokoojatiet	14 %
Yhdystiet	7 %

Keskimäärin liikenne kasvaa tällä aikavälillä Hämeen tiepiirin alueen yleisillä teillä 25 %.

Valtatien 3 rakentaminen moottoritieksi Hämeenlinnasta etelään poisti Hämeen maakunnan alueelta suurimmat liikenteen toimivuusongelmat. Palvelutasoltaan huonoin tieosuus nykytilanteessa on valtatie 3 Hämeenlinnan pohjoispuolella. Liikenteen palvelutasa on tarkasteltu ruuhkasuoritteiden avulla. Ruuhkasuorite tarkoittaa ruuhkaisissa ajo-olosuhteissa syntyvän liikennesuoritteiden osuutta koko vuoden suoritteesta. Yleisten teiden ruuhkasuoritteet vuosina 1993 ja 2010 on esitetty kuvassa 15.

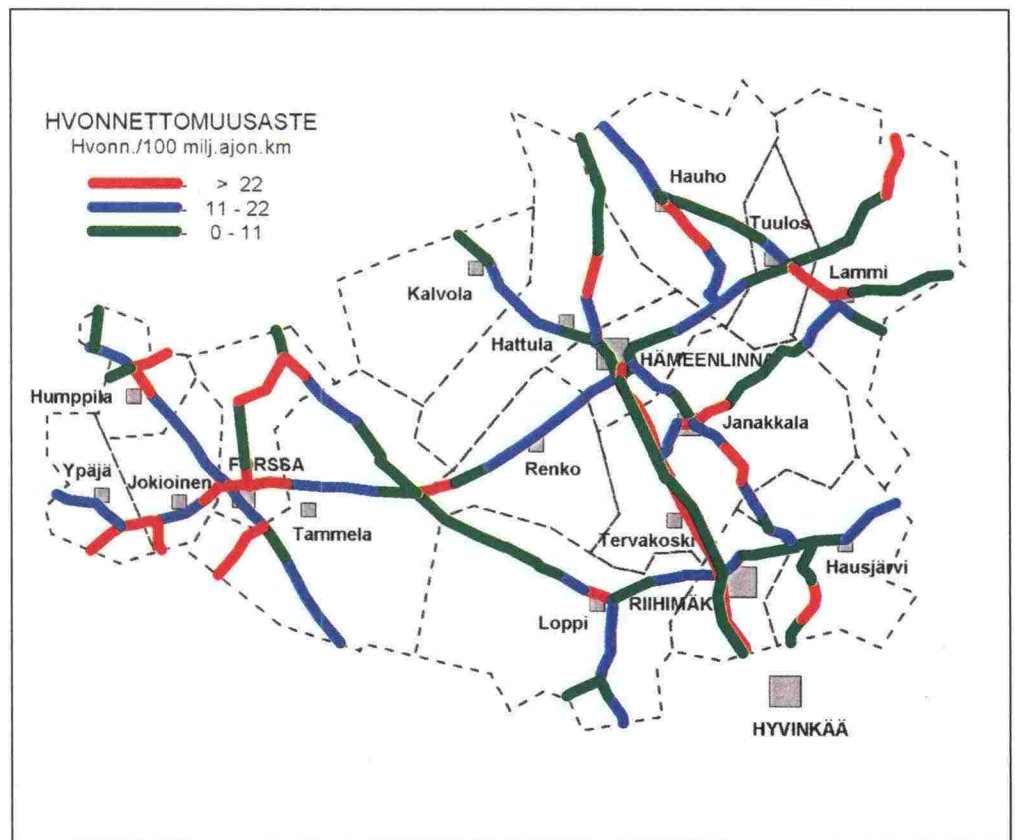


Kuva 15 Liikenteen palvelutasa-ongelmat nykyverkolla vuosina 1994 ja 2010

Vuoden 2010 ennusteliikenteellä olisi nykyverkolla palvelutasa-ongelmia valtatie 3 lisäksi myös valtatiellä 10 Hämeenlinnan kohdalla sekä valtateillä 2 ja 10 Forssan seudulla.

Hämeen maakunnan yleisillä teillä on vuosina 1989 - 1993 tapahtunut yhteensä 3425 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joissa henkilövahinkoihin johti 871. Valta- ja kantateillä henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtui 48 %. Keskimääräinen onnettomuusaste (henkilövahinko-onnettomuutta/100 milj. ajon.km) maakunnan valta- ja kantateillä on tänä ajanjaksona keskimäärin 10,6, kun se koko maan valtateillä vuosina 1987 - 1991 oli 13,4.

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia päätiesuosuuksia on valtateillä 10 ja 12. Maantien 130 onnettomuusastetta nostavat ennen moottoritien avaamista tapahtuneet onnettomuudet, kuva 16. Tieverkolla on lisäksi yksittäisiä ongelmakohtia, kuten valtateiden 10 ja 12 liittymä Tuuloksessa.

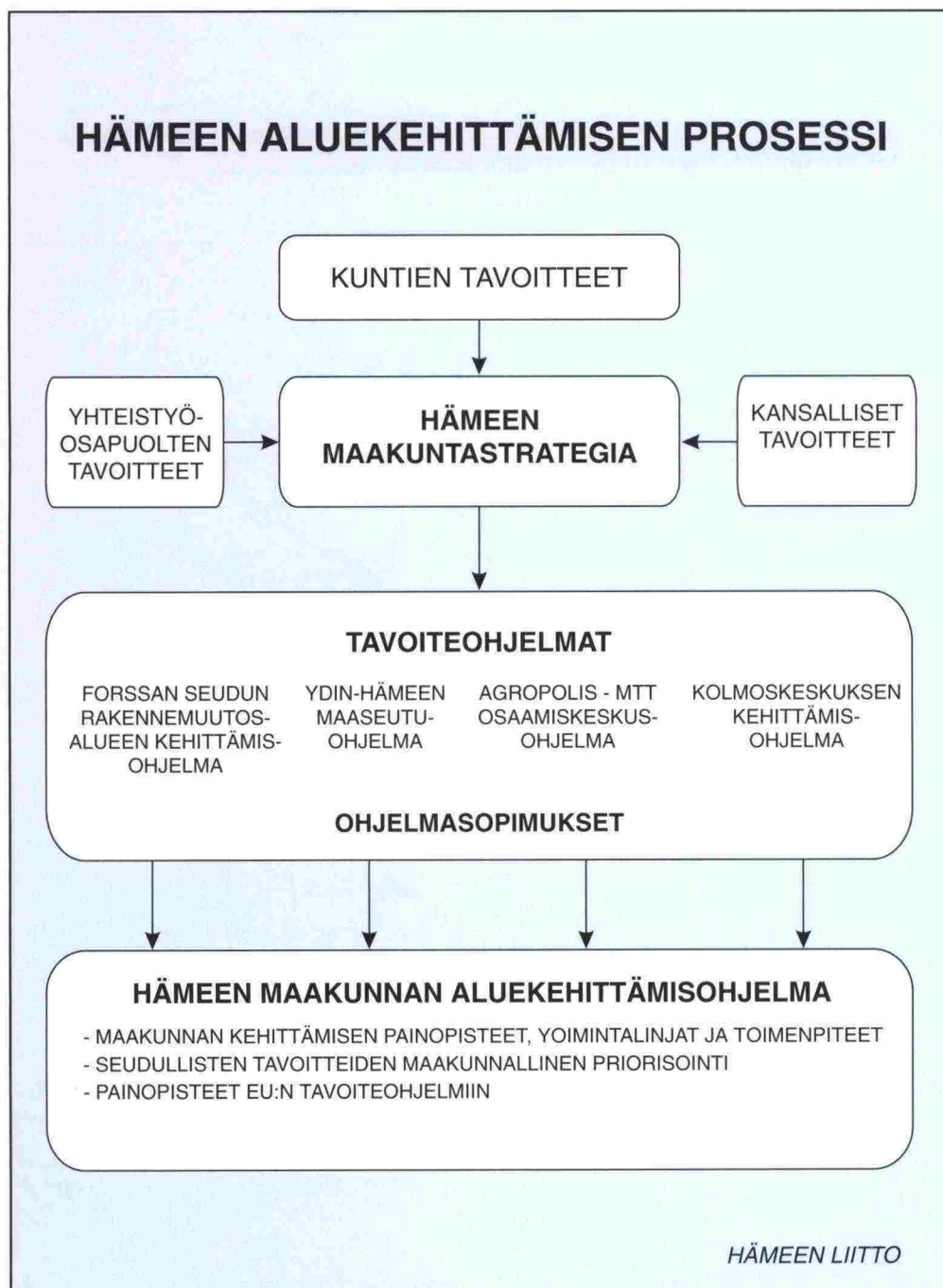


Kuva 16

Henkilövahinko-onnettomuusasteet Hämeen maakunnan pääteillä (henkilövahinko-onnettomuutta/100 milj.ajon.km)

3 Maakunnan kehittämisstrategia

Maakunnalle on hyväksytty kehittämisstrategia. Sen toteuttamiseksi on laadittu ohjelma, joka osaltaan perustuu alueellisiin tavoiteohjelmiin, kuva 17.



Kuva 17

Hämeen maakunnan aluekehittämishjelmat

Hämeen liiton raportissa Hämeen maakunnan kehittämisstrategia, Hämeenlinna 1994, todetaan:

Talous ja työllisyys ovat kehittämistyön keskeisiä tekijöitä. Työllisyyttä ja yrittäjyyttä on lisättävä kaikin keinoin. Kansainvälisen kilpailukyvyn turvaaminen vaatii tuotannon tehostamista ja automaatiotekniikan lisääntyvää käyttöönottoa. Tällä taas on edelleen heikentäviä vaikutuksia työllisyyteen.

Kansainvälistyminen ja valtakunnalliset ratkaisut vaikuttavat keskeisesti maakunnan kehitykseen. Siksi ratkaisuihin on vaikutettava. Edunvalvonta on tärkeää. Maakuntaa on pystyttävä kehittämään yhteydessä ympäröiviin alueisiin osana Pohjois-Eurooppaa.

Keskeinen sijainti ja toimiva aluerakenne ovat maakunnan vahvuuksia. Yhteinen sitoutuminen kehittämisen päämääriin on tärkeää. Maakunnan sisäinen ja maakuntien välinen yhteistyö on tuloksellista.

Yhteiskunnan nopea muutosvauhti ja kansainvälistyminen korostavat jatkuvaa strategioiden uudistamista ja painopisteiden hakua. Keskeisimmät kehittämisen kohteet Hämeen maakunnassa ovat tällä hetkellä elinkeinojen, koulutuksen, aluerakenteen ja julkisen hallinnon kehittäminen sekä turvallisen ja terveellisen ympäristön säilyttäminen. Kestävän kehityksen periaatteet ovat läpikäyvinä kaikissa kehittämistoiminnoissa.

Maakunnan kehittämisen strategia ja ohjelma on jaettu neljään aihepiiriin:

Elinkeinojen kehittäminen ja työllisyyden parantaminen

- Suuryritysten toimintaedellytysten turvaaminen
- Kansainvälistyminen ja viennin edistäminen
- Pienyritystoiminnan lisääminen ja sen edellytysten parantaminen
- Verkostotalouden hyödyntäminen ja informaatiotekniikan soveltaminen
- Maatalouden kilpailukyvyn parantaminen
- Metsätalouden tuottavuuden parantaminen ja ympäristöpainotteisten metsänhoitomenetelmien soveltaminen
- Matkailun kehittäminen
- Ympäristötekniikan siirto yritystoimintaan.

Kilpailukykyisen ja tehokkaan koulutusjärjestelmän ylläpitäminen ja kehittäminen

- Ammattikorkeakoulujen ja elinkeinojen yhteistyö
- Kansainvälistyminen
- Ympäristöosaaminen
- Oppilaitosten ylläpito ja investoinnit
- Korkeakouluyhteistyö.

Hyvän aluerakenteen ja ympäristön säilyttäminen ja kehittäminen

- Maakunnan aseman vahvistaminen kansainvälisessä kilpailussa
- Kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön kehittäminen
- Maaseudun asutus ja palvelurakenteen kehittäminen
- Vesihuollon alueellinen järjestäminen
- Jätehuollon alueellinen järjestäminen
- Energiahuollon turvaaminen
- Varautuminen hiukkaskiihdyttimen maailmanlaboratorion sijoittamiseen maakuntaan
- Ympäristön hoito ja vesien suojelu
- Suojelualueiden toteutus
- Virkistysalueiden toteutus
- Kulttuuriperinnön vaaliminen ja elvyttäminen.

Julkisen hallinnon ja palveluiden uudistaminen

- Julkisen hallinnon rakenteiden kehittäminen taloudellisemmiksi ja tehokkaimmiksi
- Seutuyhteistyön vahvistaminen ja kuntien toimintojen uudistaminen
- Edunvalvonnan tehostaminen
- Elinkeinoelämää palvelevien toimintojen kokoaminen voimakkaiksi kokonaisuuksiksi maakunta- ja seutupohjalta
- Alueen tunnettuuden lisääminen.

Kunkin aihepiirin sisällä on määritelty toimenpidejoukko, josta osa liittyy suoraan tienpitoon.

Erityisesti aihepiiri "Hyvän aluerakenteen ja ympäristön säilyttäminen ja kehittäminen" voi saada tukea tienpidon hankkeiden kautta.

Maakunnan aseman vahvistaminen kansainvälisessä kilpailussa edellyttää hyviä logistisia palveluja. Pääteiden kehittämisen merkitys korostuu osana toimivia kuljetuskäytäviä sekä etelä-pohjoinen että itä-länsi suunnassa. Ylinen Pietari -yhteyden rooli kuljetuskäytävänä on katsottu erityisen tärkeäksi elinkeinotoiminnan kehittämisen yhteydessä.

Kuvassa 18 on esitetty Hämeen maakunnan strateginen analyysi SWOT-nelikentässä.

Maakunnan kehittämisohjelmaan sisällytetyt projektit ovat muodostaneet erään tärkeän lähtökohdan nyt laaditulle 10-vuotiskauden kattavalle tienpito-ohjelmalle.

VAHVUUDET

- Keskeinen sijainti, valtakunnalliset kehityskäytävät ja toimiva liikenneverkko
- Hyvä alue- ja seuturakenne
- Ammatti- ja erikoisosaaminen ja laaja oppilaitosverkosto
- Monipuolinen ja arvokas luonto, hyvä ympäristö
- Agro- ja elintarvikeosaaminen
- Toimiva seutu- ja maakuntayhteistyö
- Rikas kulttuuriperintö

HEIKKOUEDET

- Pk-yritysten vähäisyys
- Viennin osuus tuotannosta Suomen pienimpiä
- Teollisuuden jalostusarvo ja kansantuote Suomen alhaisimpia
- Kansainvälistyminen heikkoa
- Korkeakoulutetun väestön pieni osuus
- Vesistöjen heikko vastaanottokyky
- Pieni väestöpohja useilla alueilla, alhainen luonnollinen väestönkasvu

MAHDOLLISUUDET

- Yritysten viennin lisääminen
- Gateway-aseman hyödyntäminen
- Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeen kehittyminen ja kansainvälistyminen
- Aluepoliittisten elinkeinotukien hyödyntäminen etenkin Forssan seudulla
- Yhteistyön lisääminen maakunnassa ja maakuntien välillä
- Argopolis-MTT osaamiskeskuksen kehittyminen kansainvälisenä osaamiskeskuksena
- Ammattikorkeakoulun ja muiden uusien koulutusmahdollisuuksien hyödyntäminen ja korkea ammattiosaaminen
- Asumisen ja matkailun kehittäminen

UHKAT

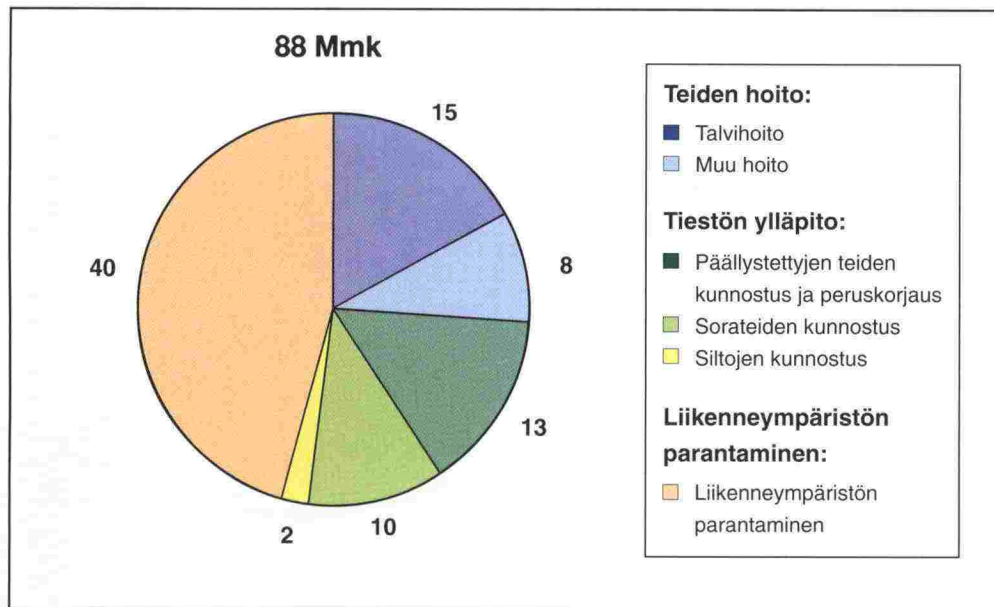
- Maakunta kuihtuu kasvun suuntautuessa rannikolle
- Väliinputoajan ja maksumiehen rooli
- Riihimäen ja Forssan seutujen jääminen sivuun valtakunnallista liikenneverkkoa koskeissa ratkaisuissa
- Taajamarakenteiden hajoaminen
- Ympäristön tilan heikkeneminen, rantojen sulkeutuminen
- Toimettoman väestöosan kasvu

HÄMEEN LIITTO

Kuva 18 Hämeen maakunnan strateginen analyysi

4 Tienpidon nykyinen rahoitus

Seuraavassa esitetty rahoitusjakauma käsittää tiepiirin perustienpidon kustannukset. Hämeen maakunnan perustienpidon rahoitus vuonna 1994 on esitetty kuvassa 19. Tarkkojen kustannusten esittämistä vaikeuttaa se, että tiemestaripiirien ja maakuntien rajat eivät vuonna 1994 ole aivan toisiaan vastaavat. Vuoden 1995 alusta tiemestaripiirien rajat muuttuvat niin, että ne vastaavat täysin maakuntien rajoja.



Kuva 19 Hämeen maakunnan perustienpidon rahoitus 1994

Teiden hoito käsittää päivittäisen liikennöinnin edellyttämät toimet, kuten talvella teiden aurauksen ja suolauksen, kesällä vesakon raivaukset sekä ympäri vuoden tiemerkintöjen ja liikennemerkkien kunnossapidon.

Tiestön ylläpito sisältää teiden ja siltojen kunnostuksen ja peruskorjauksen. Kunnostamisella tarkoitetaan huonokuntoisten päällysteiden uusimista sekä sorateiden kulutuskerrosten ja siltojen kunnostamista. Peruskorjaus käsittää vaurioituneiden tierakenteiden ja siltojen vahvistamista tai parantamista niihin liittyvine päällystämistoimenpiteineen.

Liikenneympäristön parantaminen käsittää tiestön parantamistoimenpiteet, kuten taajamajärjestelyt, kevytliikenteen väylien rakentamisen sekä muut liikenneturvallisuutta parantavat hankkeet.

Maakunnan alueen perustienpidon rahoitus on vaihdellut vuosittain, mutta on viimeisten neljän vuoden aikana ollut keskimäärin samalla tasolla kuin vuonna 1994.

Tiepiirin lähivuosien rahoitusta on käsitelty Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 1994 -1997, jonka mukaiset Hämeen maakunnan ja koko tiepiirin perustienpidon kustannukset on esitetty taulukossa 5.

Taulukko 5 Hämeen maakunnan ja koko Hämeen tiepiirin perustienpidon hankekustannukset (toiminta- ja taloussuunnitelma 1994-97)

	Hämeen maakunta milj.mk	Hämeen tiepiiri milj.mk
Peruskorjaus	19	137
Liikenneympäristön parantaminen	98	466
Yhteensä	117	603

Toiminta- ja taloussuunnitelmaan on ohjelmoitu budjettivuoden ja kolmen seuraavan vuoden aikana toteutettavat tieverkon parantamis- ja kehittämishankkeet. Suunnitelma määrittää toteuttamishankkeen jakson ensimmäisen vuoden ajalta. Siksi vuositasolle laskettuna rahoitus on alle nykyisen keskitason. Rahoitus on vuonna 1995 noin 15 % edellistä vuotta alempi.

Hämeen maakunnan tieverkko on rakenteeltaan koko piirin keskiarvoa parempaa. Alueella ei esimerkiksi ole merkittäviä kelirikko-osuuksia. Siksi tieverkon peruskorjaukseen tarvittavan rahoituksen määrä suhteessa koko tiepiirin rahoituksen määrään on pieni.

Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelman rahoituksellisena lähtökohtana on ollut nykyisen rahoituksen tason, noin 100 milj.mk/v, jatkuminen koko tarkasteluajan.

Maakunnan alueella on lisäksi käynnissä tai juuri valmistunut valtakunnallisesti merkittäviä tieverkon kehittämishankkeita. Kehittämishankkeina on toteutettu valtatie 3 rakentaminen moottoritieksi sekä Forssan ja Jokioisten välisen maantien rakentaminen. Hämeen maakunnasta on kehittämishankkeeksi ehdotettu myös valtateiden 10 ja 12 eritasoliittymän rakentamista.

5 Tienpidon maakunnallinen suunnitelma

5.1 Tavoitteet

Tielaitoksen keskushallinnon laatima "Tienpidon visio 2005" linjaa tienpidon arvostuksia ja niiden muutoksia seuraavasti:

- Päivittäisen liikennöitävyyden varmistaminen on edelleen tärkeintä.
- Liikenneturvallisuus säilyy keskeisenä tavoitteena.
- Tieliikenteelle ei ole olennaista vauhti, vaan liikkumisen varmuus, sujuvuus ja häiriöttömyys sekä yhtenäinen, tienkäyttäjien tarpeisiin sovitettu nopeus.
- Ympäristön painoarvo tienpidossa kasvaa.

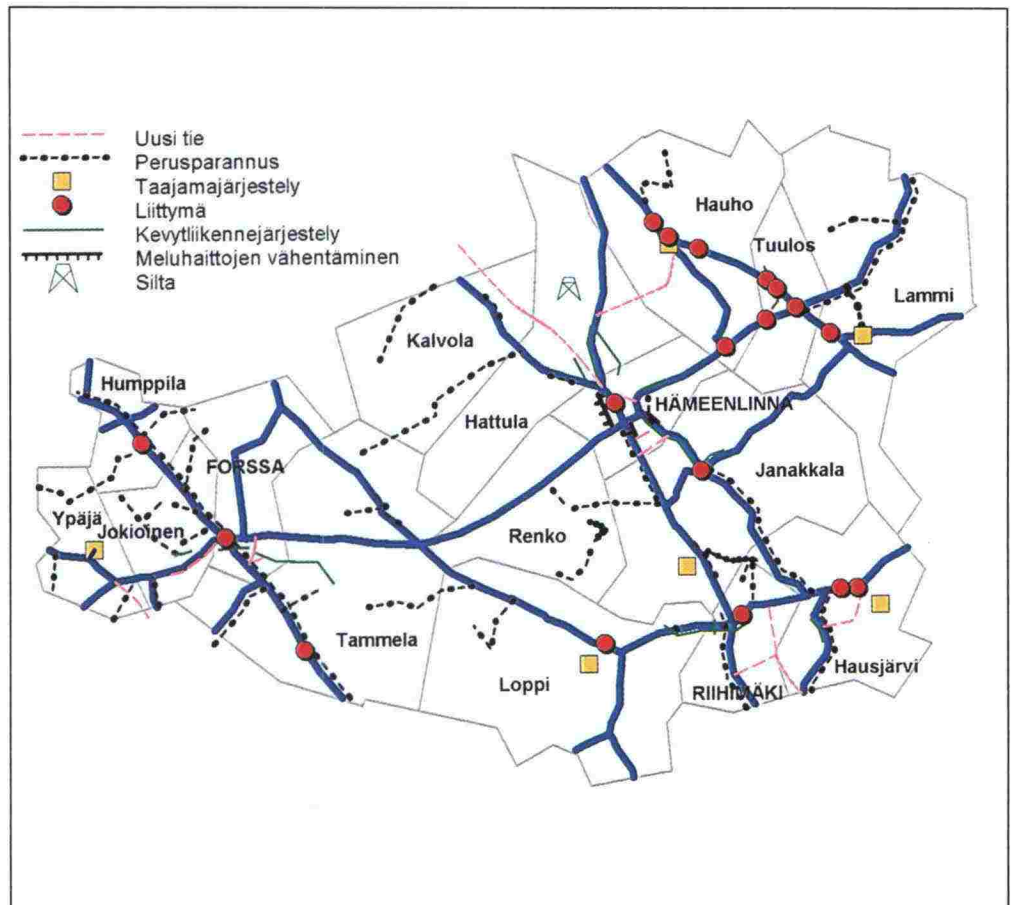
Aluetasolla tavoitteet konkretisoituvat sekä teknisesti että toiminnallisesti. Työ nojaa pitkälti aikaisemmin laadittuihin selvityksiin ja suunnitelmiin, joiden yhteydessä on määritelty aiheeseen ja kohteeseen yksilöityjä tavoitteita. Tällaisia selvityksiä ja suunnitelmia ovat Hämeen tiepiirin taajamaselvitys, Hämeenlinnan ja Forssan seudun tie- ja katuverkkosuunnitelmat sekä lukuisat väyläkohtaiset suunnitelmat.

Uutta nyt laaditussa suunnitelmassa on kiinteä kytkentä aluestrategiaan ja siinä määritettyihin yleisiin yhteiskunta- ja elinkeinorakenteen kehittämistavoitteisiin. Näitä tavoitteita on yksityiskohtaisemmin käsitelty kappaleessa 3.

Suunnitelmassa tavoitteena on ollut hankkeiden toteutuksen ajallinen yhdistäminen alueellisiin kehittämisprojekteihin näitä tukevasti.

5.2 Suunnitelmaan sisältyvät hankkeet

Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelmaan sisältyvät hankkeet on esitetty kuvassa 20. Tarkka listaus hankkeista on liitteessä 1. Seuraavassa on lyhyesti esitelty suunnitelman perustienpidon rahoituksella toteutettavat merkittävimmät hankkeet ja painotukset sekä kehittämishankkeet. Suunnitelmaan on myös sisällytetty suosituksia tehtävistä selvityksistä ja tuotu esille eräät maakunnan ulkopuoliset, sille kuitenkin tärkeitä, kehittämistarpeet.



Kuva 20

Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelman hankkeet

Pääteiden hankkeet ovat pääasiassa liittymäjärjestelyjä. Laajimmat päätieverkon hankkeet ovat kantatien 52 jatkaminen Somerolta Jokioisiin valtatielle 10 sekä maantien 319 parantaminen kantatieksi. Valtatieverkkoon liittyviä hankkeita ovat Paasikiventien ja valtatie 3 liittymän täydentäminen sekä yhteys valtatieltä 10 Paasikiventielle Hämeenlinnassa. Valtatielle 3 sekä kantatielle 57 on suunnitelmassa esitetty myös meluntorjuntahankkeita.

Seututeiden parantamisessa laajin kokonaisuus ovat maantien 130 järjestykseen. Ne ovat kolmannessa toteuttamislukokassa, koska toimenpiteet perustuvat maankäytön tarpeisiin. Ne ovat lisäksi Hämeenlinnan kohdalla ja siitä pohjoiseen toistaiseksi määrittelemättä. Uusia seututeitä ovat Forssan itäinen kehäväylä tiejärjestelyineen ja itäinen radanvarsitie.

Suunnitelmaan sisältyy suuri määrä alemman tieverkon parantamishankkeita. Niiden ajoitus perustuu tiepiiriin laatimassa Soratieselvitys -raportissa esitettyihin kiireellisyydestarkasteluihin, kuntakierroksen aikana saatuihin kommentteihin sekä Hämeen liiton näkemyksiin.

Maakunnan näkemys liikenneympäristön ja -turvallisuuden parantamisen tärkeydestä tulee selvästi esille, sillä taajama- ja kevytliikennehankkeiden osuus hankkeiden lukumäärästä on huomattavan suuri. Näitä hankkeita ovat Hauhon kirkonkylän, Tervakosken, Lammin, Oitin, Ypäjän ja Lopen keskustan liikennejärjestelyt sekä Tuuloksen ja Jokioisten keskustojen kevytliikennejärjestelyt.

Suunnitelmassa esitettyjen hankkeiden lisäksi alueen kunnat ovat huolestuneita pohjavesialueiden suojaamisesta. Tärkeitä pohjavesialueita Hämeen maakunnan vilkkaiden teiden läheisyydessä on kantatiellä 54 Hausjärvellä ja Lopella, valtateiden 2 ja 10 liittymäalueella Jokioissa ja Forssassa sekä valtatiellä 3 Hämeenlinnassa ja Hattulassa.

Tiestön hoidon ja ylläpidon taso on alueen kuntien mielestä nykyisellään hyvä ja siihen ei toivottu merkittäviä muutoksia. Teiden ja siltojen kunnan seurantaan on käytännössä mahdollisuudet vain tiepiirillä, joten on luonnollista, että se myös vastaa näistä toimista.

Valtakunnallista päätöksentekoa vaativiksi kehittämishankkeiksi on esitetty valtateiden 2 ja 3 parannushankkeet. Kehittämishankkeeksi on esitetty myös kokonaisuutena Ylinen Pietari -yhteyden parantamiseen liittyvät toimenpiteet, jotka sisältävät yhteensä neljä uutta eritasoliittymää, valtateiden 2 ja 10 eritasoliittymän parantamisen, liittymäjärjestelyjä kantatiellä 54 sekä ohituskaistan ja levähdysalueen valtatiellä 10 Ypäjällä.

Varsinaisten toimenpiteiden lisäksi työn aikana tuli esille joukko selvitystä tai suunnittelua vaativia hankkeita. Sellaisia ovat:

- valtateiden 10 ja 12 toimivuuden parantamisen toimenpideselvitykset
- matkakeskukset Hämeenlinnaan ja Riihimäelle
- logistiikkakeskus Riihimäelle
- meluselvitys valtatielle 10 Hämeenlinnan itäpuolelle
- suunnitelma Lounais-Hämeen eläinonnettomuuksien vähentämiseksi
- opastus kuntakeskuksiin alueen pääteillä
- Turku-Toijala -radan tiejärjestelyt Forssassa, Humppilassa ja Ypäjällä
- tarveselvitys uudesta paikallistiestä Oitti - Hyvinkää.

5.3 Toimenpiteiden ajoitus

Suunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet on jaettu kolmeen toteuttamisryhmään:

- 1 Välitön toteuttamistarve ja -mahdollisuus (aikajänne alle 5 vuotta)
- 2 Toteutetaan 10 vuoden kuluessa
- 3 Toteutetaan suunnittelukaudella, mikäli sidossuhteet sitä edellyttävät.

Sekä kehittämis- että perustienpidon hankkeiden toteuttamisjärjestystä säätelee lyhyellä aikajänteellä tielaitoksen tuotantosuunnitelmat. Ensimmäiseen toteuttamisryhmään sijoittuvien hankkeiden eräs lisäedellytys on se, että hankkeesta on valmiina suunnitelmat sen toteuttamista varten.

Toisen toteuttamisryhmän erityisperusteena on usein sidossuhde maakunnan kehittämisohjelmassa. Muina luokitusperusteina on hankkeen kuuluminen tiepiiriin KTS-suunnitelmaan.

Kolmannessa toteuttamisryhmässä ovat mm. sellaiset hankkeet, jotka perustuvat uuden maankäytön tarpeisiin, esimerkiksi uusien teollisuusalueiden liittymät pääteille. Mukana on myös paljon alemman luokan tieverkon hankkeita, joiden toteuttaminen saattaa rahoituksen vuoksi siirtyä seuraavalle kymmenvuotiskaudelle.

5.4 Toimenpiteiden kustannukset

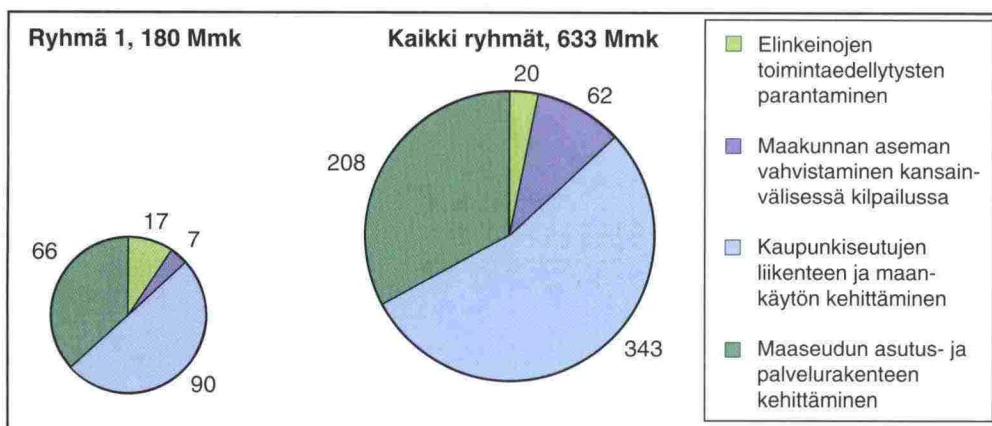
Suunnitelman sisältyvien liikenneympäristön parantamishankkeiden toteutuskustannukset perustuvat osittain hyvin tarkkojen suunnitelmien yhteydessä laadittuihin kustannusarvioihin, osittain tämän työn yhteydessä yksikkökustannuksilla laskettuihin karkeisiin kustannusarvioihin. Suunnitelman kustannukset toteuttamisryhmittäin on taulukossa 6.

Taulukko 6 Kustannukset toteuttamisryhmittäin (perustienpito)

Toteuttamisryhmä	Kustannukset (milj.mk)
1	180
2	273
3	180
Ryhvät yhteensä	633

Keskimäärin vuosittain on liikenneympäristön parantamiseen käytettävissä noin 40 milj.mk. Tämän mukaan kaikkia ohjelmassa esitettyjä hankkeita ei voida kymmenvuotiskauden aikana toteuttaa. Karsinta kohdistuu 2. toteuttamisryhmän hankkeisiin ja niihin 3. toteuttamisryhmän hankkeisiin, joiden sidossuhteet eivät edellytä toteuttamista tällä kaudella.

Kustannusten jakautuminen hankkeiden aluekehitystavoitteiden mukaisesti on esitetty kuvassa 21 ja jakautuminen ryhmittäin kuvassa 22.

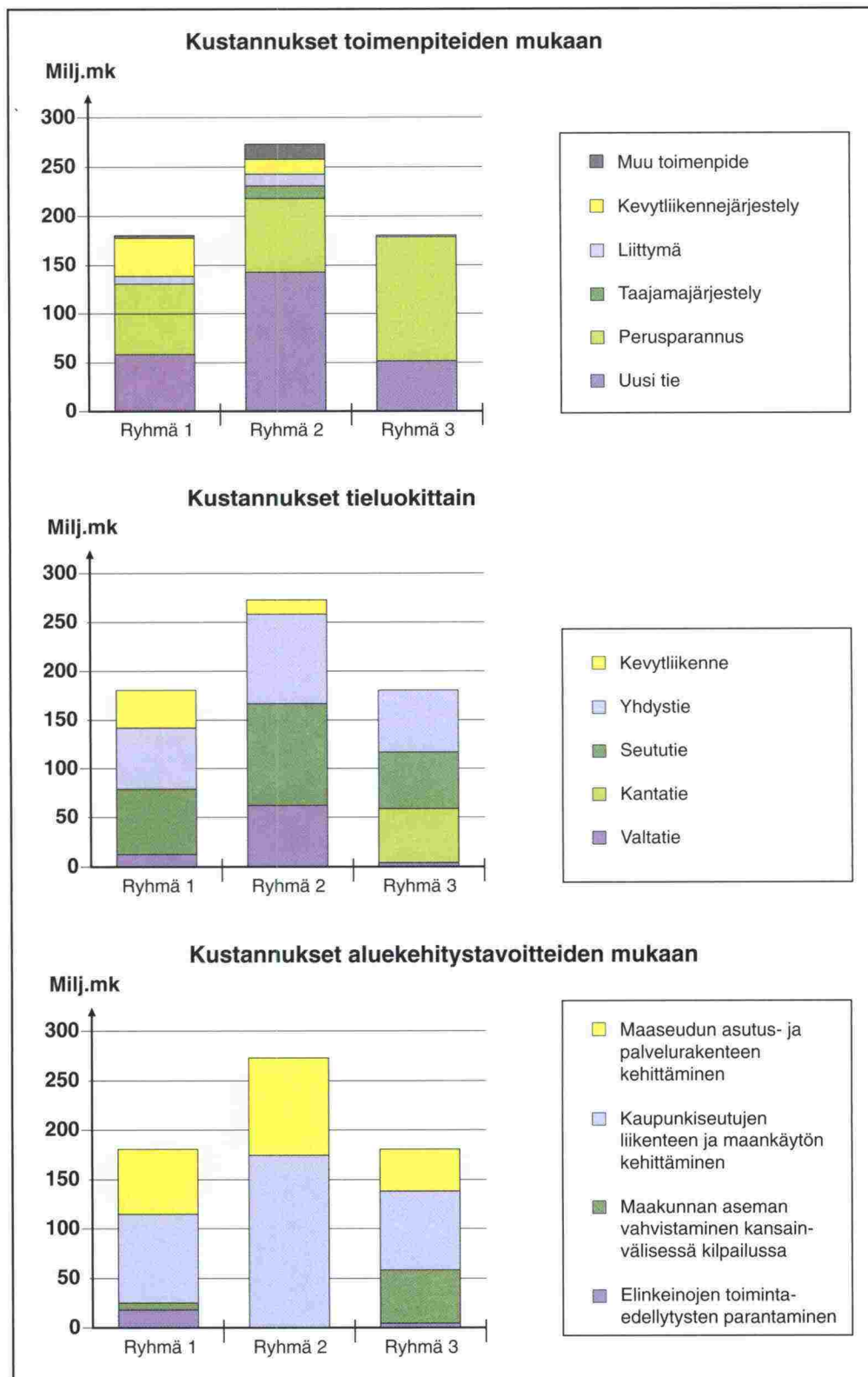


Kuva 21 Toimenpiteiden kustannusten jakautuminen aluekehitystavoitteiden toteuttamisen mukaisesti (perustienpito)

Kustannusten jakautumasta näkyy painotus elinkeinojen toimintaedellytysten parantamiseen, joista valtaosa kuuluu 1. toteuttamisryhmään. Vastavasti hankkeita, jotka kuuluvat ryhmään maakunnan aseman parantaminen kansainvälisessä kilpailussa, on 1. toteuttamisryhmässä hyvin vähän.

Edellisten lisäksi tulevat kehittämishankkeiksi määriteltujen toimenpiteiden kustannukset, jotka ovat yhteensä 960 milj.mk. Kehittämishankkeiden eteneminen edellyttää maakunnan tahdon ilmausta ja vaikuttamista sekä tiepiiriin että valtakunnan tason päätöksentekijöihin.

Siltojen kunnostamisen käytetään vuosittain noin 2 milj.mk tiepiirin ohjelmien mukaisesti.



Kuva 22

Kustannusten jakautuminen toteuttamisryhmittäin, perustienpito

6 Suunnitelman vaikutukset

6.1 Vaikutukset liikenneolosuhteisiin ja liikenneturvallisuuteen

Päivittäisen liikennöitävyyden varmistaminen toteutuu valtatie 3 osalta edelleen Hämeenlinnasta pohjoiseen. Tällöin koko HHT-akselia palvelee toimintavarmuudeltaan ensiluokkainen kuljetuskäytävä, jossa ovat moottoritie, rinnakkaistie ja rautatie.

Forssan seudun kehittämishankkeet poistavat nykyisen pullonkaulan poikittaisten päätieyhteyksien sekä valtatie 2 osalta. Valtatie 2 kehittäminen Karkkilan seudulla on Hämeen maakunnan kannalta keskeisen tärkeä maakunnan alueeseen kuulumaton kehittämiskohde.

Liikenneturvallisuuden paraneminen liittyy, paitsi liikennöitävyyden pullonkaulojen poistumiseen, erityisesti taajamien ja yksittäisten kaavahankkeiden liikenneympäristön kehittämiseen. Näitä hankkeita on suunnitelmaan sisällytetty erityisesti ohjelmakauden alkuun.

Haja-asutusalueiden tiestön liikennöitävyyttä ja alueellista saavutettavuutta parannetaan lukuisilla perusparannushankkeilla, jotka käsittävät teiden päällystämistä sekä niiden linjauksen ja tasauksen parantamista.

Ylinen Pietari -yhteyden määrittelemisen kokonaisuutena kehittämishankkeeksi takaa kuljetuskäytävän kehittämiselle mahdollisimman korkean prioriteetin valtakunnallisen päätiestön kehittämisessä.

6.2 Kehittämisstrategian ja ympäristön laadun tukeminen

Tienpito-ohjelma tukee alueellisista tavoiteohjelmista erityisesti Forssan seudun rakennemuutosohjelmaa ja Kolmoskeskuksen kehittämisohjelmaa, joiden osalta merkittävimmät tienpidon investoinnit ajoittuvat 1-2 toteutusryhmiin.

Aluekehitys -aihepiirijaon mukaan perustienpidon investointien rahallinen pääpaino kohdistuu kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön kehittämiseen.

Lukumääräisesti eniten hankkeita liittyy maaseudun asutus- ja palvelurakenteen kehittämiseen tasaisesti koko maakunnan kattavasti.

Ympäristön laatu on yleisesti korostunut tienpito-ohjelmien perusteluaihe. Nyt laadittu ohjelma nojaa tältä osin ensisijassa tehtyyn taajamainventointiin sekä melu- ja pohjavesiselvityksiin. Taajamien kehittämisen osalta on suunnitelmaan sisällytetty inventointityön suositusten lisäksi useita paikallisiin kaavaratkaisuihin perustuvia parannustoimenpiteitä. Merkittävimmät melun torjunnan pohjalta määritellyt hankkeet sijoittuvat Hämeenlinnan seudulle.

Pohjavesialueiden suojaustarve tarkistetaan hankekohtaisen suunnittelun yhteydessä. Erityisesti tämä tulee ottaa huomioon kantatien 54 kehittämisen yhteydessä.

LIITE 1


Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelman hankkeet

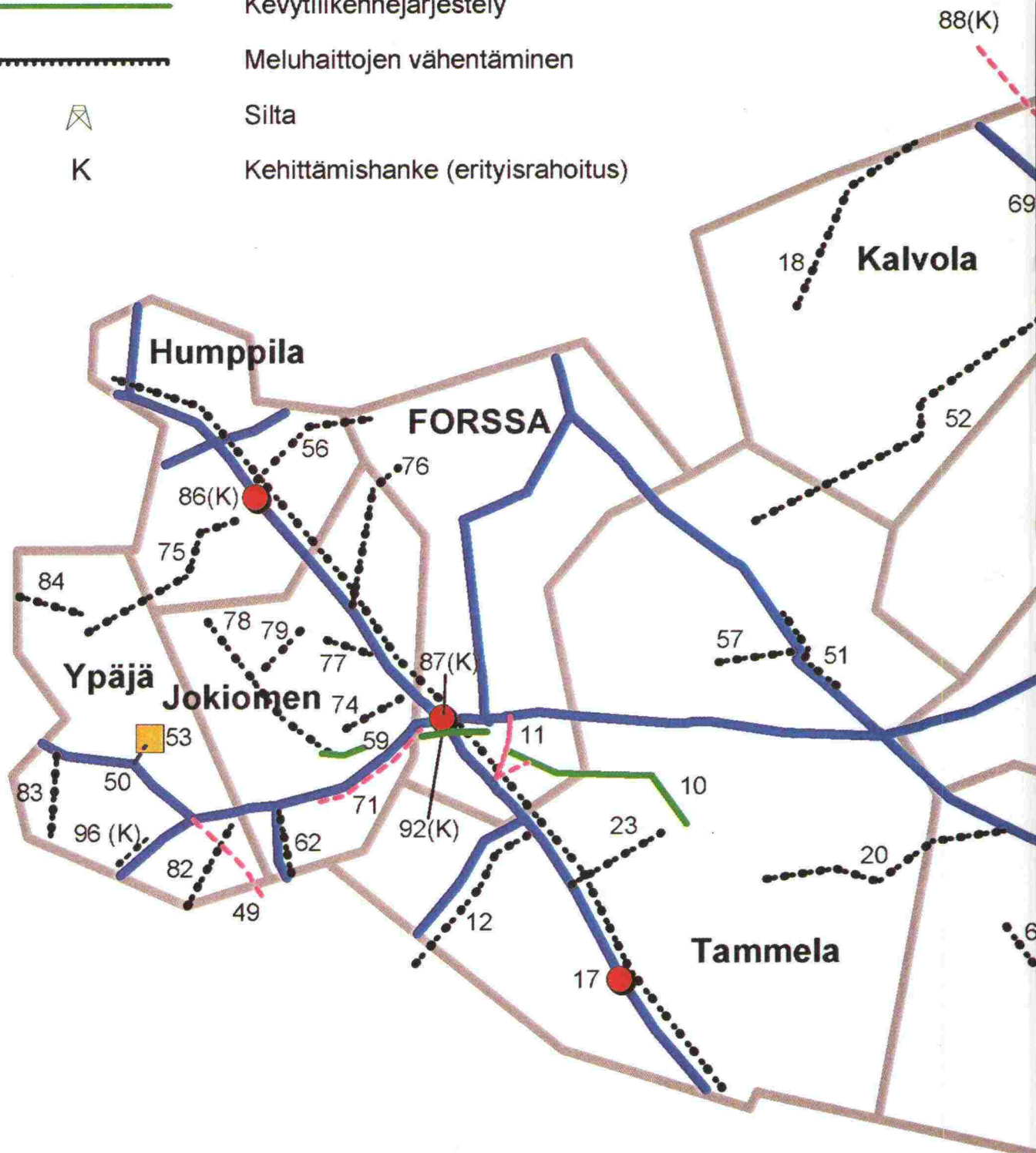
Nro	Lähde	Kunta	Perustienpidon hankkeet	Tie- luokka	Toimen- pide	Alue- kehitys	Kust. Mmk	Tot. ryhmä
1	Y-H	Hauho	Portaan teollisuusalueen liittymä: vt12-Härkälä tie	1	4	1	3	1
2	Y-H	Hauho	Hevelin liittymä	1	4	1	1	1
3	Y-H	Lammi	Mt 319 - Niemisjärvi tieyhteys	4	2	1	1	1
4	Y-H	Hauho	Hauhon kirkonkylän tieverkko/rinnakkaistie	4	3	1	9	1
5	MKK, Riihimäki	Riihimäki	Ryttylä, Riihiuidantien oikaisu (ja eritaso radan kanssa)	4	2	1	3	1
6	MKK, Riihimäki	Loppi	Pt 13623 Räyskälä, tieyhteyden parantaminen	4	2	2	7	1
7	MKK, Hämeenlinna	Hämeenlinna	Vt 10 kevytliikenneväylän jatkaminen Velssiin	5	5	3	2	1
8	K	Hämeenlinna	Meluhaittojen vähentäminen vt 3:lla Hattelmalassa	1	6	3	3	1
9	Str	Hattula	Kt 57, parant. HML-Hattula, kevytliikenne ja melusuojaus	5	5	3	10	1
10	F, Taaja	Tammela	Tammela-Saari kevytliikenteen väylä	5	5	3	4	1
11	Str, F	Forssa	Forssan itäinen kehäväylä, Tammelan orsi	3	1	3	58	1
12	MKK	Tammela	Mt 282 parantaminen	3	2	3	9	1
13	MKK, Hämeenlinna	Janakkala	Kevytliikenteen väylä Käikälä - Turenki (mt 290 ja mt 292)	5	5	3	4	1
14	Y-H, TTS	Hauho	Eteläisten kevyen liikenteen väylät	5	5	4	3	1
15	Y-H, TTS	Hauho	Eteläisten liittymä vt 10	1	4	4	2	1
16	Taaja	Hauho	Hauho vt 12/pt 13921 kanavointi ja yksityistiejärj.	1	4	4	1	1
17	TTS	Tammela	Vt 2 Hiisilän liittymä	1	4	4	1	1
18	TTS	Kalvola	Mt 286 Lautaporras II Sillantaka	4	2	4	4	1
19	TTS	Hausjärvi	Mt 287 Hikiä Sääksi kevyen liikenteen väylä	5	5	4	8	1
20	TTS	Tammela	Mt 2824 Hiisilä - Vojakkala	4	2	4	4	1
21	Y-H, Taaja	Lammi	Lammin taajaman it. sisääntulotien mt 3191 parantaminen	4	3	4	5	1
22	Taaja	Janakkala	Tervakosken taajamajärjestelyt	4	3	4	4	1
23	F	Tammela	Pt 13595 Kaukola-Riihihalkama, tien parantaminen	4	2	4	6	1
24	TTS	Hauho	Pt 13961 Nuijaportin paikallistie	4	2	4	7	1
25	Y-H, Taaja, TTS	Lammi	Lammin keskustan liikennejärjestelyt	4	3	4	8	1
26	Taaja, TTS	Hausjärvi	Oitin keskustan liikennejärjestelyt	4	3	4	5	1
27	M, TTS	Hämeenlinna	Aulanko-Rahkoila kevytliikenteen väylä	5	5	4	7	1
28	Y-H, TTS	Tuulos	Tuuloksen keskustaajaman kevytliikenteen järjestelyt	5	5	4	1	1
							180	
29	K	Hämeenlinna	Meluhaittojen vähentäminen vt 3:lla keskustassa	1	6	3	13	2
30	M	Hämeenlinna	Vt 3 ja Paasikiventien eritasoliittymän täydentäminen	1	4	3	8	2
31	MKK, Hämeenlinna	Hämeenlinna	Yhteys vt 10-Paasikiventie (osittain katuverkkoa)	1	1	3	38	2
32	Str, TTS	Hauho	Hauho-Hattula (-Hämeenlinna) seututie	3	1	3	10	2
33	K	Hämeenlinna	Meluhaittojen vähentäminen mt 290:lla	3	6	3	2	2
34	Str, Maak93, K	Hämeenlinna	Hämeenlinnan kehäväylä, eteläosa	4	1	3	15	2
35	Str, Maak93, K	Riihimäki	Itäinen radanvarsite ja Arolammen orsi	3	1	3	60	2
36	TTS	Janakkala	Mt 290 Turengin liittymä	3	4	3	2	2
37	MKK, Hämeenlinna	Hämeenlinna	Katuman yks.tien parantaminen paikallistieksi	4	2	3	13	2
38	MKK, Riihimäki	Riihimäki	Pt -yhteyden Ryttylä - R:mäki kehittäminen: pt 13821/13823	4	2	3	2	2
39	M	Hattula	Mt 3052 Pikku-Parola - Lehijärvi, kevytliikenteen väylä	5	5	3	3	2
40	MKK, Riihimäki	Loppi	Kevytliikenneväylä Launonen - Riihimäki	5	5	3	7	2
41	MKK, Riihimäki	Riihimäki	Kormuntien ulkoilureitin alikulkutunneli	5	5	3	1	2
42	Y-H	Tuulos	Vt 12 liittymän siirtäminen Syrjäntaan koulun kohdalla	1	4	4	1	2
43	Y-H	Tuulos	Sairialan liittymän kanavointi	1	4	4	1	2
44	MKK, Riihimäki	Loppi	Yhteys Launonen - kt 54: nyk. yksityisten parantaminen	4	2	4	1	2
45	MKK, Riihimäki	Hausjärvi	Mt 287 perusparannus Hyvinkään rajalta	3	2	4	11	2
46	MKK, Hämeenlinna	Janakkala	Mt 290 parantaminen välillä Turenki - Hausjärvi	3	2	4	20	2
47	MKK, Hämeenlinna	Renko	Mt 2871 parantaminen välillä Oinaala - Uusikylä	4	2	4	2	2
48	MKK, Hämeenlinna	Renko	Mt 2872 parantaminen välillä Nevilä - Kokkila	4	2	4	4	2
49	MKK, Forssa	Ypäjä	Mt 228 jatkaminen mt 2803:lle	4	1	4	19	2
50	MKK, Forssa	Ypäjä	Mt 2805 parantaminen Ypäjän keskustassa	4	3	4	3	2
51	F	Tammela	Mt 2844 parantaminen Teuron kylän kohdalla	4	2	4	6	2
52	MKK, Hämeenlinna	Kalvola	Pt 13661 (Hakinmäki-Lautaporras) parantaminen	4	2	4	11	2
53	F, Taaja, TTS	Ypäjä	Ypäjän keskustan liikennejärjestelyt	4	3	4	4	2
54	Taaja, TTS	Loppi	Lopen keskustan liikennejärjestelyt	4	3	4	6	2
55	MKK, Hämeenlinna	Hattula	Lepaansalmen silta	4	6	4	1	2
56	MKK, Forssa	Humppila	Pt 13573 parantaminen välillä Humppila - Matku	4	2	4	3	2
57	MKK, Forssa	Tammela	Pt 13657 parantaminen, Teuro	4	2	4	2	2
58	Y-H	Tuulos	Sairialan kevytliikenteen väylän rakentaminen	5	5	4	1	2
59	MKK, Forssa	Jokioinen	Jokioisten keskustaajaman kevytliikennejärjestelyt	5	5	4	3	2
							273	
LÄHTEET:				TOTEUTUSRYHMÄ:				
F Forssan seudun rakennemuutosalueen kehittämisohjelma				1 = Välitön toteuttamistarve ja -mahdollisuus				
K Kolmoskeskuksen kehittämisohjelma				2 = Toteutetaan 10 vuoden aikana				
Y-H Ydin-Hämeen maaseutuohjelma				3 = Toteutetaan suunnittelukaudella, mikäli				
Str Hämeen maakunnan kehittämisstrategia 1994				sidossuhteet sitä edellyttävät				
Maak93 Maakuntasuunnitelma 1992, ajantasaistus 1993								
Taaja Hämeen tiepiirin taajamien tarveselvitys								
TTS Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 1994-1997								
MKK Maakuntakierroksen aikana määritelty hanke								
M Muut työn aikana esille tulleet hankkeet								
TIELUOKKA:				TOIMENPIDE:				
1 Valtatie				1 Uusi tie				
2 Kantatie				2 Perusparannus				
3 Seututie				3 Taajamajärjestely				
4 Yhdystie				4 Liittymä				
5 Kevytliikenne				5 Kevytliikennejärjestely				
ALUEKEHITYS:				6 Muu				
1 Elinkeinojen toimintaedellytysten parantaminen								
2 Maakunnan aseman vahvistaminen kansainvälisessä kilpailussa								
3 Kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön kehittäminen								
4 Maaseudun asutus- ja palvelurakenteen kehittäminen								
5 Selvitykset								

Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelman hankkeet

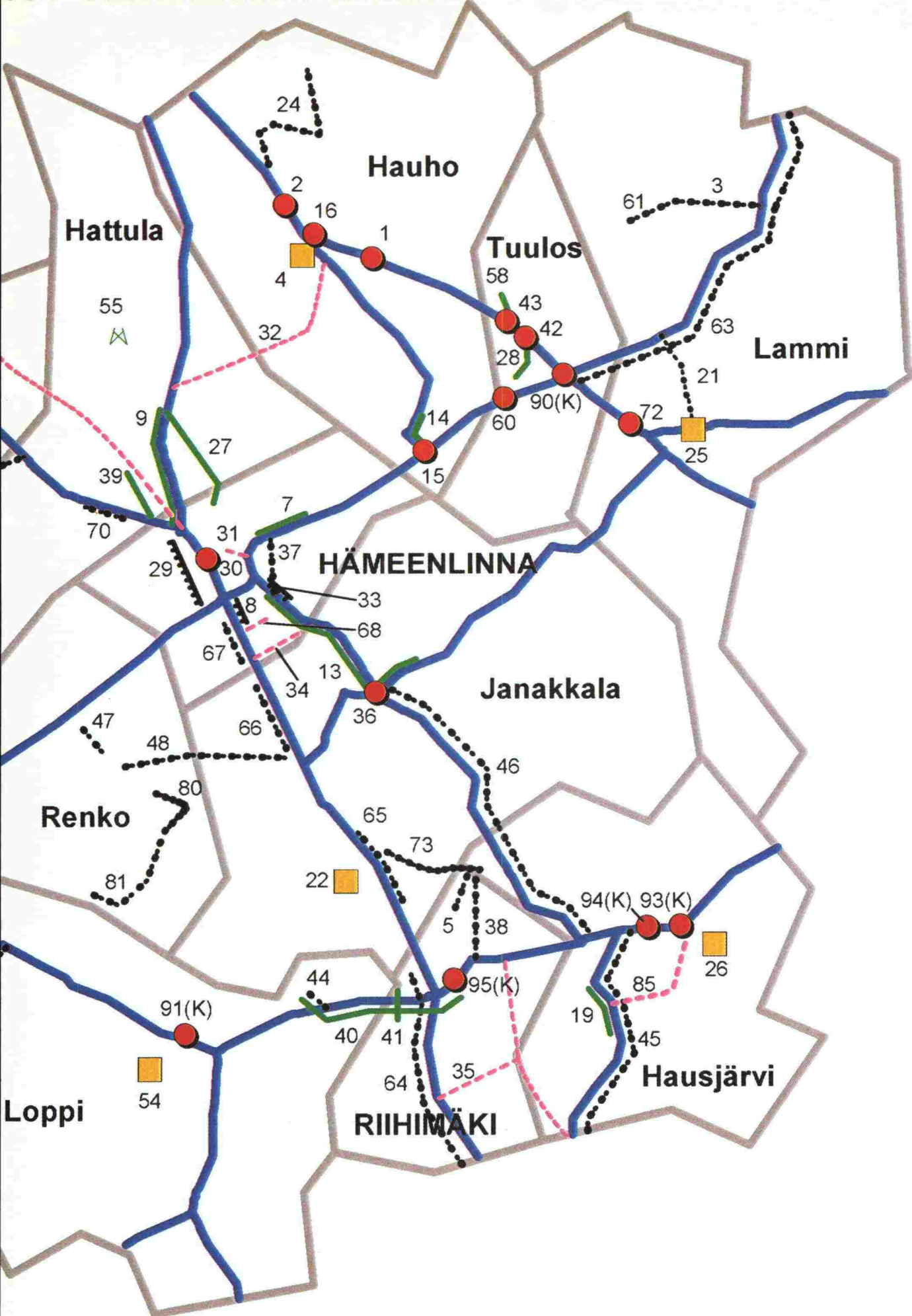
Nro	Lähde	Kunta	Perustienpidon hankkeet	Tie- luokka	Toimen- pide	Alue- kehitys	Kust. Mmk	Tot. ryhmä
60	Y-H	Tuulos	Vt 10, Pannujärven teollisuusalueen liittymän kanavointi	1	4	1	1	3
61	Y-H	Lammi	Niemisjärvi-Kuohijärvi välinen tieyhteys	4	2	1	2	3
62	Str, Maak93, F	Jokioinen	Kt 52, Somero-Jokioinen	2	2	2	45	3
63	Str, Maak93, Y-H	Lammi	Mt 319:n parantaminen kantatieksi	2	2	2	10	3
64	Str, K	Riihimäki	Mt 130, uuden roolin mukainen jäsentely	3	2	3	18	3
65	Str, K	Janakkala	Mt 130, uuden roolin mukainen jäsentely, Tervakoski	3	2	3	5	3
66	Str, K	Janakkala	Mt 130, uuden roolin mukainen jäsentely, Virala	3	2	3	2	3
67	MKK, Hämeenlinna	Hämeenlinna	Mt 130 järjestelyt ja yhteydet katuverkossa	3	2	3	14	3
68	MKK, Hämeenlinna	Hämeenlinna	Kantola-Visamäki -vesistöylitys (mt 130)	3	1	3	15	3
69	MKK, Hämeenlinna	Kalvola	Mt 130 järjestelyt liitalan kohdalla	3	2	3	2	3
70	MKK, Hämeenlinna	Hattula	Mt 130 järjestelyt	3	2	3	3	3
71	Maak93	Jokioinen	Vt 2 ja 10 maank. edell. rinnakkaistiet	4	1	3	20	3
72	Y-H	Lammi	Pt 13891/vt 12 liittymän parantaminen	1	4	4	1	3
73	Taaja	Hausjärvi	Mt 289 Ryttylä, yksityistiejärjestelyt	4	2	4	1	3
74	MKK, Forssa	Jokioinen	Pt 13561 parantaminen (Lammin paikallistie)	4	2	4	3	3
75	MKK, Forssa	Humppila	Pt 13549 parantaminen välillä Humppila - Ypjänsylä	4	2	4	4	3
76	MKK, Forssa	Jokioinen	Pt 13568 parantaminen	4	2	4	3	3
77	MKK, Forssa	Jokioinen	Pt 13563 parantaminen	4	2	4	1	3
78	MKK, Forssa	Jokioinen	Pt 13559 parantaminen	4	2	4	2	3
79	MKK, Forssa	Jokioinen	Pt 13560 parantaminen	4	2	4	1	3
80	MKK, Hämeenlinna	Renko	Pt 13644 välillä Kaloinen - Asemi parantaminen	4	2	4	2	3
81	MKK, Hämeenlinna	Renko	Pt 13643 välillä Tuomenoja - Kaloinen parantaminen	4	2	4	3	3
82	MKK, Forssa	Ypjä	Pt 13546 parantaminen	4	2	4	2	3
83	MKK, Forssa	Ypjä	Pt 13533 parantaminen	4	2	4	2	3
84	MKK, Forssa	Ypjä	Pt 12613 parantaminen	4	2	4	2	3
85	MKK, Riihimäki	Hausjärvi	Hikiä-Oitti uusi tieyhteys	4	1	4	16	3
							180	
			Kehittämishankkeet					
	Str, Maak93, F, TTS		Vt 2, Karkkila-Pori	1	2	2		1
86	F, Maak93, Str	Humppila	- Liittymäjärjestelyt Humppilan lasitehtaan kohdalla	1	4	1	15	1
87	Str, Maak93, F, TTS	Forssa	- Paavolan eritasoliittymän täydentäminen järj.	1	4	1	15	1
	Str, Maak93, F, TTS		- Muut toimenpiteet	1	2	2	70	1
88	Str, Maak93, K, TTS		Vt 3, moottoritie Hämeenlinna - Tampere	1	1	2	750	1
89	TTS		Helsinki-Tampere -radan tiejärjestelyt	4	6	2	46	1
	F, Str, K		Ylinen Pietarin yhteys :	1	6	2		1
90	Y-H, Str	Tuulos	- Pohjoisten liittymä eritasoliittymäksi, vt10 ja vt12	1	4	2	16	1
91	MKK, Riihimäki	Loppi	- Eritasoliittymä Lopen kk:n kohdalla, kt 54	2	4	2	12	1
92	Taaja	Forssa	- Vt 2 ja vt 10 liittymä: kevytliikenteen järjestelyt	1	4	3	11	1
93	MKK, Riihimäki	Hausjärvi	- Eritasoliittymä Oittin kt 54:llä	2	4	2	12	2
94	MKK, Riihimäki	Hausjärvi	- Liittymäjärjestelyt Hausjärvellä, kt 54	2	4	2	2	2
95	MKK, Riihimäki	Riihimäki	- Kirjauksentien eritasoliittymä, kt 54	2	4	2	10	2
96	MKK, Forssa	Ypjä	- Murskan ohituskaista ja levähdysalue, vt10	1	6	2	1	2
							960	
			Selvitykset ja yhteistyötä edellyttävät hankkeet					
	MKK, Tuulos		Vt 10 ja vt 12 toimenpideselvitys: toimivuus ja sujuvuus	1	6	5		1
	K, MKK, Hämeenlinna	Hämeenlinna	Matkakeskus		6	5		2
	K	Riihimäki	Matkakeskus ja logistiikkakeskus, Riihimäki		6	5		2
	MKK, Hämeenlinna	Hämeenlinna	Melutarkastelu vt 10 Lahden suunnalla, Hämeenlinna	1	6	5		1
	MKK, kaikki		Pohjavesialueiden suojaus		6	5		2
	Y-H		Polkupyöräreitistö Hämeen maakunnan alueella	5	6	4	1	3
	MKK, Hämeenlinna	Hämeenlinna	Yhteydet Moreenista valtateille 3 ja 10	1	6	1		3
	MKK, Forssa		Eläinonnettomuuksien vähentäminen Lounais-Hämeessä		6			1
	MKK, Riihimäki		Opastus kuntakeskuksiin alueen pääteillä		6			1
	MKK, Forssa		Turku-Toijala -radan tiejärjestelyt	3	6	2	26	3
	MKK, Riihimäki	Hausjärvi	Yhteys Oitti - Hyvinkää, tarveselvitys	4	6	5		3
			LÄHTEET :					
	F		Forssan seudun rakennemuutosalueen kehittämisohjelma					
	K		Kolmoskeskuksen kehittämisohjelma					
	Y-H		Ydin-Hämeen maaseutuohjelma					
	Str		Hämeen maakunnan kehittämisstrategia 1994					
	Maak93		Maakuntasuunnitelma 1992, ajantasaistus 1993					
	Taaja		Hämeen tiepiirin taajamien tarveselvitys					
	TTS		Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 1994-1997					
	MKK		Maakuntakierroksen aikana määritelty hanke					
	M		Muut työn aikana esille tulleet hankkeet					
			TIELUOKKA :					
			1 Valtatie					
			2 Kantatie					
			3 Seututie					
			4 Yhdystie					
			5 Kevyttiikenne					
			ALUEKEHITYS					
			1 Elinkeinojen toimintaedellytysten parantaminen					
			2 Maakunnan aseman vahvistaminen kansainvälisessä kilpailussa					
			3 Kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön kehittäminen					
			4 Maaseudun asutus- ja palvelurakenteen kehittäminen					
			5 Selvitykset					
			TOTEUTUSRYHMÄ :					
			1 = Välitön toteuttamistarve ja -mahdollisuus					
			2 = Toteutetaan 10 vuoden aikana					
			3 = Toteutetaan suunnittelukaudella, mikäli sidossuhteet sitä edellyttävät					
			TOIMENPIDE :					
			1 Uusi tie					
			2 Perusparannus					
			3 Taajamajärjestely					
			4 Liittymä					
			5 Kevyttiikennejärjestely					
			6 Muu					

Hämeen maakunnan Ti

- Uusi tie
- Perusparannus
- Taajamajärjestely
- Liittymä
- Kevytliikennejärjestely
- Meluhaittojen vähentäminen
-  Silta
- K** Kehittämishanke (erityisrahoitus)



004 -suunnitelman hankkeet



LIITE 2

KUNTIEN ELINVOIMAA KUVAAVAT INDIKAATTORIT

Alueittaista tilastotietoa on nykyisin saatavilla varsin runsaasti ja monipuolisesti. Sopivasti valittuna ja muokattuna nämä kuvastavat alueiden hyviä ja huonoja puolia, suhteellisia etuja ja piileviä tai avoimia rakenneongelmia - lyhyesti sanottuna alueiden elämisen edellytyksiä eli elinvoimaa. LT-Konsultit Oy:n ja Kari Hietala Oy:n yhteistyönä on kehitetty kuntien ja kylien (postinumerotaso) elinvoimaa kuvaava indikaattorijärjestelmä. Indikaattorit kuvaavat alueiden vahvuuksia ja heikkouksia, koska jokainen indikaattori suhteutetaan viiteryhmään.

Järjestelmässä on kuntatasolla kolme tasoa:

- 1) Yksittäiset indikaattorit (muuttujat), joita on 29 kappaletta.
- 2) Indikaattoriryhmät: 9 kappaletta.
- 3) Elinvoiman yleisindikaattori, jossa tilanne on puristettu yhteen lukuun.

Muuttujat on standardisoitu koko maan keskiarvon ja keskihajonnan avulla. Tällöin niitä on voitu vertailla ja laskea (painottaen) yhteen.

Yksittäisiä indikaattoreita indikaattoriryhmiksi laskettaessa on asukkaiden keskituloilla paino 4, työttömyysasteella paino 3, henkilökunnalla toimipaikkaa kohden teollisuudessa paino 2 ja kaikilla muilla paino yksi. Indikaattoriryhmien yhteenlaskussa on saavutettavuudella paino 4 ja kaikilla muilla paino yksi. Tällöin saavutettavuuden painoksi muodostuu 1/3 indikaattoriryhmiä yhteenlaskettaessa.

Indikaattoripistemäärät on ilmoitettu viidenneksinä eli kvintiileinä, mikä helpottaa vertailua koko maahan. Ylimpään kvintiiliin kuuluu paras viidennes eli 20 % kunnista. Näille on annettu pisteluku 5. Seuraavaksi parhaalle viidennekselle on annettu pisteluku 4 jne. Huonoimpaan viidennekseen kuuluvat ovat saaneet pisteluvun 1. Pisteluku 3 on keskimääräistä mediaanitasoa edustavien kuntien luokka.

Tuloksia

Maakunnan kunnille laskettiin elinvoimaindeksit. Tulosten perusteella Hämeen maakunnan elinvoima on selvästi koko maan keskiarvoa voimakkaampi. Maakunnan sisällä vaihtelu on kuitenkin suurta ja suosii erityisesti Kolmoskeskuksen nauhavyöhykettä (kuva).

Kuntien elinvoiman kannalta parasta Hämeen maakunnassa ovat (indikaattoryhmätaulukon "Hämeen keskiarvo"-sarake) hyvä saavutettavuus ja elinkeinojen tehokkuus. Suhteellisesti huonointa koko maahan verrattuna ovat yrittäjyys, väestörakenteen edullisuus ja rakennuskannan ikä, jotka ovat koko maan keskitasolla.

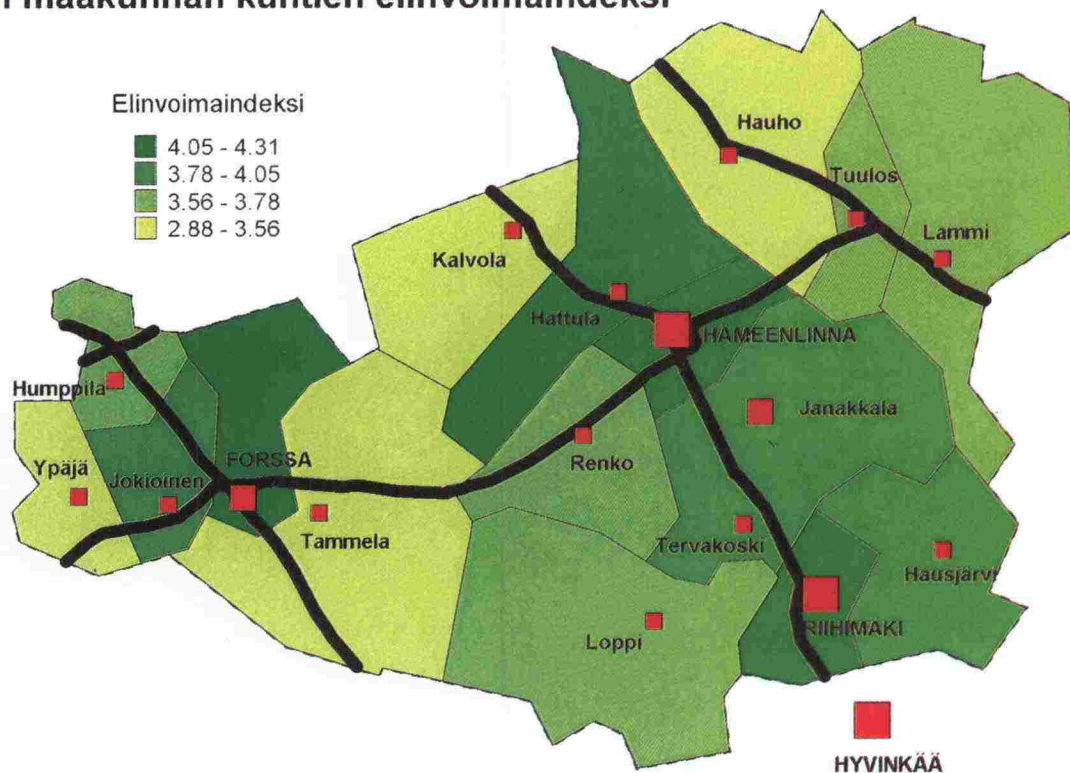
Järjestyksessä elinvoimaltaan parhaita kuntia ovat (indikaattoryhmätaulukon "Kuntien elinvoimaindeksi"-rivi): 1. Riihimäki, 2. Hämeenlinna, Forssa ja Hattula jaetulla toisella sijalla, 5. Janakkala ja Hausjärvi 7. Jokioinen, Loppi ja Renko. Elinvoimaltaan heikoimmat ovat 1. Ypäjä 2. Tammela, 3. Hauho, 4. Kalvola, 5. Lammi ja Tuulos.

Suoria johtopäätöksiä tiestöön ei juuri voitane tehdä. Välillisiä tulkintoja lienee kuitenkin mahdollista tehdä.

Hämeen maakunnan kuntien elinvoimaa kuvaavat yksittäiset indikaattorit

	Forssa	Hattula	Hauho	Hausjärvi	Humppila	Hlinna	Janakkala	Jokioinen	Kalvola	Lammi	Loppi	Renko	Riihimäki	Tammi	Tuusula	Ypäjä	Hämeen keskiarvo
Väestörak. edullisuus	3.2	3.8	1.8	3.6	2.8	3.0	3.0	3.4	2.6	1.8	3.4	2.8	3.6	2.6	1.6	1.8	3.0
Asukkaiden keski-ikä	3	4	1	4	3	3	3	4	2	2	3	3	4	2	2	1	3
Huoltosuhte	5	4	2	4	4	5	4	4	4	3	4	4	5	3	2	2	4
Eläkeikäiset	4	5	1	4	3	3	4	4	2	2	3	3	4	2	2	2	3
Muuttaneiden %-osuus väestöstä	3	5	4	5	3	3	3	4	4	1	4	3	4	3	1	3	4
Lähteneiden vähäisyys	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	3	1	1	1
Koul. ja sosioekon. asema	4.0	5.0	2.5	4.0	1.5	5.0	4.0	4.0	2.0	4.0	3.0	2.0	5.0	3.0	2.5	1.5	4.0
Koulutettuja	4	5	3	4	2	5	4	4	2	4	2	3	5	3	2	2	4
Johtaja- ja keskiluokkatalouksia	4	5	2	4	1	5	4	4	2	4	4	1	5	3	3	1	4
Tulot ja varallisuus	3.7	4.2	3.3	3.3	2.7	4.2	4.0	3.3	3.7	3.2	3.7	3.8	4.2	3.3	3.0	2.5	3.5
Asukkaiden keskitulot (paino 4)	4	5	3	4	3	5	5	4	4	3	4	4	5	3	3	3	4
Talouksien keskitulot	5	2	3	2	2	4	3	3	2	3	1	2	4	3	1	1	2
Talouksien varallisuus	1	3	5	2	2	1	1	1	4	4	5	5	1	5	5	2	3
Työpaikat ja työttömyys	3.5	2.8	3.0	3.3	3.5	3.2	3.8	3.5	4.0	3.5	3.2	3.3	3.5	3.5	4.2	3.7	3.5
Työttömyysaste (paino 3)	3	4	4	4	2	3	4	5	4	5	4	3	4	5	5	4	4
Työpaikkaomavaraisuus	5	2	1	1	5	5	2	2	2	3	1	2	4	1	2	2	2
Perustyöpaikkojen osuus	2	1	3	3	5	1	4	1	5	1	3	5	1	3	4	5	3
Jalostuksen työpaikat	5	2	2	4	5	4	5	3	5	2	3	4	4	2	4	3	4
Yrittäjyys	3.0	2.3	4.0	3.0	4.3	1.7	2.3	2.3	3.0	2.3	3.3	3.7	2.0	3.0	3.0	3.3	3.0
Yrityksiä 1000 asukasta kohden	5	2	4	3	5	3	2	2	3	2	4	3	3	2	2	2	3
Yrittäjät %	1	2	4	2	4	1	1	2	2	3	3	4	1	3	3	5	3
Teoll. toimip. 1000 asukasta kohden	3	3	4	4	4	1	4	3	4	2	3	4	2	4	4	3	3
Palveluvarustus	4.0	3.0	2.6	2.7	2.5	4.5	2.5	2.0	1.9	3.4	3.6	1.9	4.6	2.0	2.0	1.4	4.2
Vähittäisk. toimip. 1000 asukasta kohden	5	2	2	1	5	4	2	1	1	4	5	2	5	1	1	1	4
Työp. kaupan ja majoituksen piirissä	5	4	3	3	3	5	3	1	3	3	5	3	5	1	2	1	5
Työp. liikenteessä	3	1	3	3	1	3	1	1	1	2	5	1	5	5	5	1	3
Työp. rahoitus ja vakuutustoiminnassa	4	1	4	2	2	5	2	2	1	4	3	3	3	1	1	3	4
Työp. liike-elämää palv. toiminnoissa	5	4	1	4	2	5	5	2	4	2	2	2	5	2	2	1	5
Työp. julkisissa palveluksissa	2	5	3	3	1	5	2	5	1	5	1	1	4	2	1	2	4
Elinkeinojen tehokkuus	4.8	4.0	2.0	3.5	4.0	5.0	4.8	4.5	4.0	3.3	2.0	3.3	4.8	2.8	3.5	3.5	5.0
Maanviljelijätalouksien keskitulot	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	3	5	4	4	4	4	5
Henkilök. toimip. kohden teollis. (paino 2)	5	3	1	3	5	5	5	4	5	2	2	3	5	2	4	4	5
Henkilök. toimip. kohden palveluksissa	4	5	2	3	1	5	4	5	2	5	1	2	5	3	2	2	5
Rakennuskannan ikä	2.5	4.0	2.0	3.0	3.0	3.0	2.5	3.0	1.0	1.5	3.0	4.5	4.0	3.5	3.0	1.0	3.0
Asuntokannasta rak. v. 1979 jälkeen	3	4	2	3	3	4	3	4	1	1	3	4	4	3	2	1	3
Muusta rakennusk. rak. v. 1979 jälk.	2	4	2	3	3	2	2	2	1	2	3	5	4	4	4	1	3
Saavutettavuus (paino 4)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5
Kuntien elinvoimaindeksi	4.1	4.1	3.4	3.9	3.7	4.1	3.9	3.8	3.5	3.6	3.8	3.8	4.3	3.3	3.6	2.9	4.1

Hämeen maakunnan kuntien elinvoimaindeksi



Hämeen maakunnan kuntien elinvoimaa kuvaavat indikaattoriryhmät

	Forssa	Hattula	Hauho	Hausjärvi	Humppila	Hlinna	Janakkala	Jokioinen
Väestörak. edullisuus	3.2	3.8	1.8	3.6	2.8	3.0	3.0	3.4
Koul. ja sosioekon. asema	4.0	5.0	2.5	4.0	1.5	5.0	4.0	4.0
Tulot ja varallisuus	3.7	4.2	3.3	3.3	2.7	4.2	4.0	3.3
Työpaikat ja työttömyys	3.5	2.8	3.0	3.3	3.5	3.2	3.8	3.5
Yrittäjyys	3.0	2.3	4.0	3.0	4.3	1.7	2.3	2.3
Palveluvarustus	4.0	3.0	2.6	2.7	2.5	4.5	2.5	2.0
Elinkeinojen tehokkuus	4.8	4.0	2.0	3.5	4.0	5.0	4.8	4.5
Rakennuskannan ikä	2.5	4.0	2.0	3.0	3.0	3.0	2.5	3.0
Saavutettavuus (paino 4)	5	5	5	5	5	5	5	5
Kuntien elinvoimaindeksi	4.1	4.1	3.4	3.9	3.7	4.1	3.9	3.8

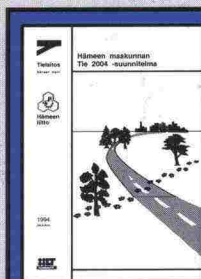
	Kalvola	Lammi	Loppi	Renko	Riihimäki	Tammela	Tuulos	Ypäjä	Häme keskiarvo
Väestörak. edullisuus	2.6	1.8	3.4	2.8	3.6	2.6	1.6	1.8	3.0
Koul. ja sosioekon. asema	2.0	4.0	3.0	2.0	5.0	3.0	2.5	1.5	4.0
Tulot ja varallisuus	3.7	3.2	3.7	3.8	4.2	3.3	3.0	2.5	3.5
Työpaikat ja työttömyys	4.0	3.5	3.2	3.3	3.5	3.5	4.2	3.7	3.5
Yrittäjyys	3.0	2.3	3.3	3.7	2.0	3.0	3.0	3.3	3.0
Palveluvarustus	1.9	3.4	3.6	1.9	4.6	2.0	2.0	1.4	4.2
Elinkeinojen tehokkuus	4.0	3.3	2.0	3.3	4.8	2.8	3.5	3.5	5.0
Rakennuskannan ikä	1.0	1.5	3.0	4.5	4.0	3.5	3.0	1.0	3.0
Saavutettavuus (paino 4)	5	5	5	5	5	4	5	4	5
Kuntien elinvoimaindeksi	3.5	3.6	3.8	3.8	4.3	3.3	3.6	2.9	4.1

Hämeen liitto

- * Maakuntasuunnitelma
- * Kehittämisstrategia

Hämeen tiepiiri

- * Tiestön tila
- * Tarveselvitykset



Hämeen maakunnan Tie 2004 -suunnitelma

- * Maakunnan tahto
- * Tiepiirin tienpidon tavoitteet

Aluekehittämishajjelma

Tiepiirin KTS

**Kehittämishankkeiden
markkinointi ja toteutus**

Yhteyshenkilöt:

Hämeen tiepiiri:

Ins. Pekka Petäjaniemi
puh. (931) 2512 111

Hämeen liitto:

Suunn.pääll. Harry Tast
puh. (917) 647 401